1 K 170/25.KO

Verkündet am:
18. November 2025

Schug

Justizbeschäftigte
als Urkundsbeamtin
der Geschäftsstelle

Veröffentlichungsfassung!

VERWALTUNGSGERICHT KOBLENZ

URTEIL

IM NAMEN DES VOLKES

In dem Verwaltungsrechtsstreit

***

w e g e n Wasserstraßenrechts

hat die 1. Kammer des Verwaltungsgerichts Koblenz aufgrund der mündlichen Verhandlung vom 21. Oktober 2025, an der teilgenommen haben

Vizepräsident des Verwaltungsgerichts Gietzen
Richterin am Verwaltungsgericht Strunk
Richterin Dr. Lind
ehrenamtlicher Richter Versandmitarbeiter Specht
ehrenamtlicher Richter Geschäftsführer Wickert

für Recht erkannt:

> Die Beklagte wird unter Aufhebung des Bescheides vom 28. Mai 2024 in der Gestalt des Widerspruchsbescheides vom 20. Dezember 2024 verpflichtet, dem Kläger die beantragte schifffahrtsrechtliche Genehmigung zur Nutzung des Rheins am Standort A***, Rhein-Kilometer 1*** – 2*** für die Errichtung von 55 Unterwasserkraftwerken zur Stromerzeugung zu erteilen.
>
> Die Beklagte trägt die Kosten des Verfahrens.
>
> Das Urteil ist wegen der Kosten vorläufig vollstreckbar. Die Beklagte darf die Vollstreckung durch Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des zu vollstreckenden Betrages abwenden, wenn nicht der Kläger vor der Vollstreckung Sicherheit in gleicher Höhe leistet.
>
> Die Berufung wird zugelassen.

Tatbestand

Der Kläger begehrt die Erteilung einer strom- und schifffahrtspolizeilichen Genehmigung.

Unter dem 22. Januar 2024 beantragte der Kläger eine strom- und schifffahrtspolizeiliche Genehmigung zur Nutzung des Rheins für die Errichtung von 55 Unterwasserkraftwerken zur Stromerzeugung auf dem Grundstück Fl.-Nr. 3***, Gemarkung A***, Rhein-Kilometer 1*** – 2***. Im Zuge dessen gab er an, der Abstand von mindestens 30 m zur Fahrrinne werde eingehalten.

Das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Rhein teilte dem Kläger mit Schreiben vom 21. Februar 2024 mit, die von ihm angezeigte Maßnahme bedürfe einer Strom- und schifffahrtspolizeilichen Genehmigung nach § 31 des Bundeswasserstraßengesetzes (WaStrG). Mit Bescheid vom 28. Mai 2024 lehnte das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Rhein den Antrag des Klägers ab und führte aus, der Bereich von Rhein-Kilometer 1*** – 2*** befinde sich unterhalb einer starken Linkskurve. Gerade bei höheren Wasserständen werde von Fahrzeugen und Verbänden auch das Fahrwasser sehr häufig genutzt. Wegen der starken Linkskurve legten bei höheren Wasserständen große Fahrzeuge und Verbände den Bug in Richtung B*** am linken Rheinufer und drifteten mit dem Achterschiff um die Kurve. Zudem könnte sich ein Schiffsführer veranlasst sehen, seine Geschwindigkeit zu reduzieren, wenn sich in diesem Bereich Kleinstwasserwerke befänden. Hierdurch würde die Fahrspurbreite

vergrößert und der Raum für andere Fahrzeuge bei einer Begegnung geringer. Außerdem werde der Bereich von talfahrenden Fahrzeugen genutzt, welche in den Hafen C*** einfahren möchten. Diese Fahrzeuge müssten frühzeitig langsam fahren und so weit wie möglich das rechte Ufer anhalten. Des Weiteren befinde sich direkt oberhalb der geplanten Position der Kleinstwasserwerke eine Liegestelle. Eine Möglichkeit, durch Auflagen oder Bedingungen eine Beeinträchtigung des für die Schifffahrt erforderlichen Zustandes der Bundeswasserstraße oder der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zu verhüten oder auszugleichen, bestehe nicht.

Hiergegen erhob der Kläger mit Schreiben vom 21. Juni 2024 Widerspruch und brachte vor, die Anlage befinde sich außerhalb der Fahrrinne und nicht in regelmäßig genutzten Bereichen der Wasserstraße. Überdies sei anzumerken, dass das Projekt im geraden Bereich der Wasserstraße geplant sei, in dem es zu keiner Drift kommen werde. Es sei zudem nicht verständlich, warum sich die Fahrspurbreite bei abnehmender Geschwindigkeit vergrößere. Die von der Beklagten ins Feld geführte Hafeneinfahrt befinde sich bei Rhein-Kilometer 4***. In diesem Bereich gebe es für talfahrende Schiffe eine Fahrrinnenbegrenzung. Frühestens ab diesem Punkt könne das talfahrende Schiff die Fahrrinne überfahren. Die erwähnte Liegestelle C*** liege außerhalb des Projektbereichs. Daher ergebe sich weder eine Beeinträchtigung des für die Schifffahrt erforderlichen Zustandes der Bundeswasserstraße noch für die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs. Schließlich spreche § 31 Abs. 5 Satz 2 WaStrG aufgrund des allgemein beabsichtigten Ausbaus der Stromerzeugung aus erneuerbaren Energien für eine Genehmigung des Projekts.

Die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt wies den Widerspruch des Klägers mit Widerspruchsbescheid vom 20. Dezember 2024 mit im Wesentlichen folgender Begründung zurück: Die Lage der geplanten Anlage stehe im Widerspruch zu den mit Verfügung vom 31. März 2020 festgelegten Grundsätzen für die Genehmigung von Kleinstwasserkraftanlagen. Nach den genannten Grundsätzen sei die Erteilung einer Genehmigung für Bereiche des Fahrwassers grundsätzlich unzulässig. Das Fahrwasser sei als regelmäßig genutzter Bereich der Wasserstraße definiert. Dies umfasse sowohl die Berufs- als auch die Freizeitschifffahrt. Letztere verkehre gerade aufgrund der Berufsschifffahrt auch jenseits der Fahrrinne. Die Beeinträchtigungen könnten auch nicht durch Auflagen und Bedingungen ausgeglichen werden. Der Hinweis auf § 31 Abs. 5 Satz 2 WaStrG verfange ebenfalls nicht.

Gründe des Allgemeinwohls, die es erfordern könnten, die Anlage an genau der begehrten Stelle zu errichten, seien nicht ersichtlich.

Am 17. Januar 2025 hat der Kläger beim Verwaltungsgericht Mainz Klage erhoben, die mit Beschluss vom 14. Februar 2025 an das hiesige Gericht verwiesen worden ist.

Zur Begründung seiner Klage bringt der Kläger vor, die Formulierung „zu erwarten“ in § 31 Abs. 5 Satz 1 WaStrG bedeute, dass eine nach objektiver Betrachtung hinreichende Wahrscheinlichkeit für den Eintritt einer Beeinträchtigung bestehen müsse. Demzufolge sei der Regelfall die Erteilung der Genehmigung. Sie dürfe nur verweigert werden, wenn eine bestimmte negative Prognose vorliege, die durch Bedingungen und Auflagen weder verhütet noch ausgeglichen werden könne. So liege der Fall hier nicht. Insoweit verweise er auf die von der Beklagten erteilte Genehmigung aus dem Jahr 2017. Es verbleibe insbesondere genügend Raum, die Sicherheit und Leichtigkeit der Freizeitschifffahrt zu gewährleisten. Kanufahrer und Kleinfahrzeuge hätten für die Fahrt außerhalb der Fahrrinne zwischen dem rechten Fahrrinnenrand und der geplanten Anlage eine Breite von 30 m zur Verfügung. Zudem sei der Schwimmkörper der Anlagen auch für Sportboote, Ruderboote und Kanufahrer sichtbar und der gesamte Installationsbereich werde mit Schifffahrtszeichen betonnt. Der Anlagenbereich werde der Nutzung für den durchgehenden Schiffsverkehr auch nicht entzogen, da in diesem Bereich kein durchgehender Schiffsverkehr stattfinde. Der durchgehende Schiffsverkehr, dabei handele es sich hauptsächlich um Kleinfahrzeuge, finde zwischen der gesperrten Fläche und dem Fahrrinnenrand statt. Überdies betrage der Abstand von der Linkskurve bis zur Anlage 1.000 m. Eine Beeinträchtigung ergebe sich hieraus nicht. Für den Schiffsverkehr zwischen Rhein-Kilometer 5*** und 6*** verbleibe eine Breite von 69,9 m (Fahrrinnenbreite von 120 m - Fahrspurbreite des größten zugelassenen Schubverbandes von 50,1 m). Die Behauptung der Beklagten, die Verkehrsdichte an diesem Standort würde im Vergleich zu der Verkehrsdichte an der Ortslage Boppard deutlich zunehmen, werde bestritten. Außerdem sei das Begegnen oder Überholen nur gestattet, wenn das Fahrwasser unter Berücksichtigung aller örtlichen Umstände und des übrigen Verkehrs hinreichenden Raum für die Vorbeifahrt gewähre. Dem Überholenden sei nicht bekannt, ob beispielsweise mit dem vorhandenen Tiefgang des Entgegenkommenden das Fahren außerhalb der Fahrrinne möglich sei. Deshalb könne

nicht unterstellt werden, dass Schiffe aus der Fahrrinne driften oder außerhalb der Fahrrinne fahren. Für die Einfahrt in den Hafen C*** reduzierten Talfahrer frühzeitig und unter Berücksichtigung der Verkehrslage ihre Geschwindigkeit. Schiffe mit einer Länge bis zu 110 m könnten innerhalb der Fahrrinne wenden. Längere Schiffe führen meist rückwärts in den Hafen oder wendeten mit dem Bug in der Hafeneinfahrt. Überdies müsse der Bereich der Kleinstwasserkraftwerke weder außerhalb der rechten Fahrrinnenseite noch innerhalb der Fahrrinne benutzt werden, um den Liegeplatz C*** zu erreichen oder zu verlassen. Schließlich überwögen Gründe des Wohls der Allgemeinheit – hier das Voranbringen der nachhaltigen Stromerzeugung – nach § 31 Abs. 5 Satz 2 WaStrG, § 2 des Gesetzes für den Ausbau erneuerbarer Energien (Erneuerbare-Energien-Gesetz – EEG –), wenn Auflagen und Bedingungen nicht möglich sein sollten.

Zur Begründung seiner Klage verweist der Kläger im Übrigen auf die von ihm vorgelegte Stellungnahme zur Versagung der Genehmigung einer Wasserkraftanlage rechtsrheinisch von Rhein-Kilometer 1*** – 2*** von Dipl.-Ing. D*** aus Mai 2025. Auf die dortigen Ausführungen wird Bezug genommen.

Der Kläger beantragt,

> die Beklagte unter Aufhebung des ablehnenden Bescheides vom 28. Mai 2024 in Gestalt des Widerspruchsbescheides vom 20. Dezember 2024 zu verpflichten, antragsgemäß die Erlaubnis zur Errichtung und für den Betrieb von schwimmenden Kleinstwasserturbinen im Rhein für den Standort im Rhein, Gemarkung A***, Rheinkilometer 1*** – 2*** zu erteilen,

hilfsweise,

> unter Aufhebung des Bescheids vom 28. Mai 2024 in Gestalt des Widerspruchsbescheids vom 20.Dezember 2024, die Beklagte zu verpflichten, den Antrag des Klägers vom 22. Januar 2024 unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts erneut zu bescheiden.

Die Beklagte beantragt,

> die Klage abzuweisen.

Sie tritt der Klage entgegen und trägt vor, die einzelnen Unterwasserkraftwerke seien aus der Ferne nicht zu erkennen, da sie sich unter der Wasseroberfläche befänden. Besonders Ruderer könnten nicht nur in ihrer Leichtigkeit, sondern auch in ihrer Sicherheit gefährdet werden. Auch Kanufahrer oder andere Kleinfahrzeug tendierten dazu, möglichst nahe an das Ufer heranzufahren, um den anderen Schiffen ihren notwendigen Raum zu lassen. Im Falle der Errichtung der Anlage führen Kleinstfahrzeuge vermehrt in der Fahrrinne. Hierdurch werde der Raum für Begegnungen und eventuelle Überholmanöver verringert, obwohl die Fahrinnenbereite im Anlagenbereich ohnehin bei deutlich zunehmendem Schiffsverkehr nur 120 m betrage. Die Fahrrinnenbreite solle ab Koblenz (Moselmündung), Rhein-Kilometer 7***, eine Breite von 150 m vorhalten. Daher sei es nicht ausgeschlossen, dass ein Fahrzeug über den Fahrinnenrand in den Anlagenbereich hineindrifte. Darüber hinaus sei es allein aufgrund der Dimension der geplanten Anlage nicht verwunderlich, wenn Fahrzeuge ihre Geschwindigkeit reduzierten und dadurch ihre Fahrspurbreite vergrößerten. Insoweit sei auch zu berücksichtigen, dass der Abstand von der Linkskurve bis zur Anlage – entgegen der Behauptung des Klägers – lediglich 800 m betrage. Für die Einfahrt zu Tal in den Hafen C*** müsse die Fahrgeschwindigkeit unabhängig von den nautischen Eigenschaften eines Fahrzeuges bereits in Höhe von Rhein-Kilometer 2*** besser 10*** reduziert werden. Zudem entspreche die Behauptung, ein Wendemanöver, welches an der Liegestelle am linken Ufer zwischen Rhein-Kilometer 8*** und 9*** begonnen werde, sei spätestens bei Rhein-Kilometer 7*** vollständig beendet oder das Fahrzeug befinde sich zumindest in der Fahrrinne, nicht den rechtlichen nautischen Anforderungen. Derzeit befänden sich am gegenüberliegenden Ufer zu dieser Liegestelle wie an der Hafeneinfahrt C*** keine roten Fahrrinnentonnen, um keine Störungen für Wendemanöver zu verursachen. Sollte die von dem Kläger geplante Anlage errichtet werden, müssten Fahrrinnentonnen ausgelegt werden. Schließlich sei bei der Kollision eines motorisierten Kleinstfahrzeugs mit einer Unterwasserkraftwerksanlage eine Beschädigung des Fahrzeugs und der Anlage selbst sehr wahrscheinlich. Auch für die Berufsschifffahrt ergäben sich durch die geplante Anlage negative Auswirkungen, die nicht durch Auflagen oder Bedingungen ausgeglichen werden könnten.

In der mündlichen Verhandlung hat das Gericht dem Kläger einen Schriftsatznachlass bis zum 4. November 2025 und der Beklagten zum Schreiben des Klägerbevollmächtigten vom 20. Oktober 2025 einen Schriftsatznachlass bis zum 28. Oktober 2025 gewährt. Die Beteiligten haben fristgerecht Schriftsätze nachgereicht.

Wegen der weiteren Einzelheiten des Sach- und Streitstandes wird auf den Inhalt der elektronischen Gerichtsakte (eGA) sowie der beigezogenen elektronischen Verwaltungs- und Widerspruchsakten der Beklagten Bezug genommen, die vorgelegen haben und Gegenstand der mündlichen Verhandlung gewesen sind.

Entscheidungsgründe

Die Klage hat bereits mit dem Hauptantrag Erfolg.

Der Kläger hat einen Anspruch auf die begehrte strom- und schifffahrtspolizeiliche Genehmigung zur Nutzung des Rheins am Standort A***, Rhein-Kilometer 1*** – 2***, für die Errichtung von 55 Unterwasserkraftwerken zur Stromerzeugung. Der dies ablehnende Bescheid der Beklagten vom 28. Mai 2024 in Gestalt des Widerspruchsbescheides vom 20. Dezember 2024 erweist sich als rechtswidrig und verletzt den Kläger in seinen eigenen Rechten, § 113 Abs. 5 Satz 1 Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO).

Ausgangspunkt der rechtlichen Betrachtung für das genehmigungspflichtige Vorhaben des Klägers ist § 31 Abs. 5 WaStrG. Danach darf die Genehmigung nur versagt werden, wenn durch die beabsichtigte Maßnahme eine Beeinträchtigung des für die Schifffahrt erforderlichen Zustandes der Bundeswasserstraße oder der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zu erwarten ist, die durch Bedingungen und Auflagen weder verhütet noch ausgeglichen werden kann (§ 31 Abs. 5 Satz 1 WaStrG). Sind diese Bedingungen und Auflagen nicht möglich, darf die Genehmigung gleichwohl aus Gründen des Wohls der Allgemeinheit erteilt werden (§ 31 Abs. 5 Satz 2 WaStrG). Die sich daraus ergebenden Voraussetzungen für eine Genehmigungserteilung nach Satz 2 der genannten Vorschrift sind hier erfüllt.

Durch die beabsichtigte Maßnahme ist allenfalls eine geringfügige Beeinträchtigung der Leichtigkeit des Verkehrs zu erwarten, da das Fahrwasser nicht mehr vollständig befahrbar ist. Eine Beeinträchtigung der Sicherheit des Verkehrs vermag die

Kammer auch unter Berücksichtigung der Ausführungen der Beklagten nicht zu erkennen. Insbesondere ist nicht ersichtlich, dass die geplante Anlage konkrete Gefahren für die Berufsschifffahrt nach sich ziehen würde und sich die Wahrscheinlichkeit, dass es zu einer nennenswerten Erhöhung der Unfallgefahr auf dem Rhein oder einer Störung des Rheins als Verkehrsstraße kommen könnte, erhöhen würde. Soweit die Beklagte auf die sich oberhalb des Anlagenbereichs befindliche Linkskurve, den Hafen C*** und die Liegestelle verweist, mag dies eine Beeinträchtigung der Leichtigkeit des Verkehrs untermauern, eine Verkehrsgefährdung lässt sich hiermit aber nicht begründen. Hierfür spricht zur Überzeugung der Kammer insbesondere die konkrete Lage der geplanten Anlage (Rhein-Kilometer 1*** – 2***) und deren Entfernung zum einen zur Linkskurve oberhalb der Anlage von mindestens 800 m sowie zum anderen zum sich unterhalb der Anlage befindlichen Hafen C*** und der sich oberhalb dieses Bereichs befindlichen Liegestelle. Dass hierdurch Schiffe etwa in ihrer Manövrierfähigkeit beeinträchtigt sein könnten oder gar Gefahren für die Nutzung des Rheins als Verkehrsstraße für die Berufsschifffahrt entstehen oder sich intensivieren könnten, erscheint als ausgeschlossen.

Das weitere Vorbringen der Beklagten, die einzelnen Unterwasserkraftwerke seien aus der Ferne nicht zu erkennen, rechtfertigt ebenfalls nicht die Annahme, die Sicherheit des Verkehrs sei beeinträchtigt. Wie sich aus den Antragsunterlagen und den Darstellungen im Rahmen der mündlichen Verhandlung ergibt, ragt ein Teil der Schwimmkörper über der Wasseroberfläche hervor. Insoweit wird auf die sich in den Akten befindlichen Lichtbilder verwiesen (vgl. u.a. Bl. 238 eGA). Zudem wird der gesamte Installationsbereich mit Schifffahrtszeichen betonnt werden. Zwar verkennt die Kammer nicht, dass eine Beeinträchtigung der Sicherheit der Freizeitschifffahrt (bspw. Kajak- oder Ruderboote) aufgrund einer möglichweise eingeschränkten Sichtbarkeit nicht vollständig ausgeschlossen werden kann. Allerdings vermag sie keine – wie von dem Wortlaut des § 31 Abs. 5 WaStrG gefordert – erwartbare Beeinträchtigung der Sicherheit des Schifffahrtverkehrs hierdurch zu erkennen, insbesondere weil den Kleinstfahrzeugen für die Fahrt außerhalb der Fahrrinne zwischen dem rechten Fahrinnenrand und der geplanten Anlage weiterhin eine Breite von 30 m zur Verfügung steht. Hierbei handelt es sich um den in den Grundsätzen für die Genehmigung zur Errichtung zum Betrieb von Kleinstwasserkraftanlagen in Bundeswasserstraßen vom 31. März 2020 der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes festgeschriebenen Mindestabstand zur Fahrrinne. Ist es der

Freizeitschifffahrt damit möglich dem Hindernis ausweichen, stellt dies keine Beeinträchtigung der Sicherheit des Verkehrs auf dem Rhein dar, allenfalls ist hiervon die Leichtigkeit des Verkehrs betroffen.

Bedingungen und Auflagen, welche die von der Kammer allenfalls festgestellte geringfügige Beeinträchtigung der Leichtigkeit des Verkehrs verhüten oder ausgleichen könnten, sind von den Beteiligten weder vorgetragen noch für das Gericht ersichtlich. Etwas anderes ergibt sich auch nicht aus der von dem Kläger vorgelegten Strom- und schifffahrtspolizeilichen Genehmigung vom 7. Juni 2017. Zwar hat die Beklagte in der genannten Genehmigung ausgeführt, soweit Beeinträchtigungen des für die Schifffahrt erforderlichen Zustandes der Bundeswasserstraße oder der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zu erwarten wären, hätten diese durch Bedingungen und Auflagen verhütet und ausgeglichen werden können. Allerdings wurde die Genehmigung aus dem Jahr 2017 für 10 und nicht – wie im vorliegenden Verfahren beantragt – für 55 Stromturbinen erteilt. Zudem legt die Beklagte inzwischen die bereits erwähnten Grundsätze für die Genehmigung zur Errichtung und zum Betrieb von Kleinstwasserkraftanlagen in Bundeswasserstraßen vom 31. März 2020 ihren Entscheidungen zugrunde.

Des Weiteren ist die Genehmigungserteilung hier aus Gründen des Wohls der Allgemeinheit gerechtfertigt.

Die Erteilung der Genehmigung bei vorliegenden Versagungsgründen – hier bei einer unvermeidbaren geringfügigen Beeinträchtigung der Leichtigkeit des Verkehrs – ist zulässig, wenn Gründe des Wohls der Allgemeinheit hierfür vorliegen (§ 31 Abs. 5 Satz 2). Damit ermöglicht das Gesetz dem Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt, die Verkehrsbelange zurückzustellen gegenüber solchen Gründen des Allgemeinwohls, die im Einzelfall schwerer wiegen und für die Durchführung des Vorhabens sprechen. Der Begriff des Allgemeinwohls erfordert eine Abwägung zwischen den entgegenstehenden Belangen (vgl. Friesecke, in: Kommentar zum Bundeswasserstraßengesetz, 7. Auflage 2020, § 31 WaStrG, Rn. 33). Vorliegend ist bei der Schutzgüterabwägung § 2 Satz 2 EEG zu beachten, was dazu führt, dass bei Auslegung die Abwägung zu Gunsten des Klägers ausfallen muss.

Nach § 2 Satz 1 EEG liegen die Errichtung und der Betrieb von Anlagen sowie den dazugehörigen Nebenanlagen im überragenden öffentlichen Interesse und dienen der öffentlichen Gesundheit und Sicherheit. Bis die Stromerzeugung im Bundesgebiet nahezu treibhausgasneutral ist, sollen die erneuerbaren Energien als vorrangiger Belang in die jeweils durchzuführenden Schutzgüterabwägungen eingebracht werden (§ 2 Satz 2 EEG). Der zuletzt genannte Satz 2 ist als sog. Sollbestimmung dahingehend zu verstehen, dass sich in den einzelnen Schutzgüterabwägungen ein regelmäßiges Übergewicht der erneuerbaren Energien in dem Sinne ergibt, dass das überragende öffentliche Interesse an der Errichtung solcher Anlagen sowie das öffentliche Sicherheitsinteresse nur in atypischen Ausnahmefällen überwunden werden kann, die fachlich anhand der besonderen Umstände der jeweiligen Situation zu begründen wären (vgl. OVG RP, Urteil vom 15. August 2024 – 1 A 10604/23.OVG –, juris, Rn. 46). Diese Vorschrift ist für Projekte der Stromgewinnung durch Wasserkraftanlagen anwendbar. Auch der Errichtung und dem Betrieb von Wasserkraftanlagen sowie den dazugehörigen Nebenanlagen kommt danach ein überragendes öffentliches Interesse zu, das nicht nur in den Planungsprozessen, sondern auch im Rahmen einer Interessenabwägung, wie sie gerade auch bei der Bestimmung des Allgemeinwohls durchzuführen ist, berücksichtigung findet (vgl. OVG Sachsen-Anhalt, Beschluss vom 21. November 2023 – 2 M 40/23 –, juris, Rn. 54).

Besondere atypische Umstände, die ein abweichendes Ergebnis der Abwägung nach sich zögen, sind nicht ersichtlich. Insbesondere liegt hier – wie bereits ausgeführt – keine besonders schwerwiegende Beeinträchtigung der Schutzgüter vor.

Allein der Umstand, dass mit dem Rhein ein Gewässer betroffen ist, dass von immenser Bedeutung für den Transport von Warengütern und damit für die staatliche Infrastruktur ist, begründet keine Atypik, da eine Wasserkraftnutzung auch am Rhein durchaus möglich ist, ohne dass es zu einer Beeinträchtigung dieses Belanges kommen muss. Dies gilt jedenfalls dann, wenn die Anlage außerhalb der Fahrrinne steht. Ein Eingriff in die Fahrrinne durch die Nutzung der Wasserkraft ist angesichts der Funktion des Rheins als Handelsroute grundsätzlich nicht möglich. Die Fahrrinne ist hier aber durch die geplante Anlage nicht betroffen.

Des Weiteren ist hier auch nicht von durchgreifender Bedeutung, dass nach der Vorstellung der zuständigen Stelle die Erteilung einer Genehmigung im Bereich des Fahrwassers grundsätzlich nicht möglich sein soll, insbesondere auch unter Beachtung der Grundsätze für die Genehmigung zur Errichtung und zum Betrieb von Kleinstwasserkraftanlagen in Bundeswasserstraßen vom 31. März 2020. Die zuvor genannte Formulierung „grundsätzlich nicht möglich“ lässt Ausnahmen zu. Überdies ist die erkennende Kammer an diese Grundsätze nicht gebunden. Norminterpretierende oder ermessenslenkende Verwaltungsvorschriften stellen Vorschriften von der Verwaltung für die Verwaltung dar und sind grundsätzlich keine Rechtsvorschriften mit Bindungswirkung im Außenverhältnis. Sie können gegenüber Gesetzen keine Vorrangwirkung entfalten und diese insbesondere nicht verdrängen (vgl. VG Lüneburg, Urteil vom 25. März 2025 – 4 A 164/23 –, juris, Rn. 25). Jedenfalls begründet die Lage der Kleinstwasserkraftanlagen im Fahrwasser des Rheins, ohne dass weitere Umstände des Einzelfalls hinzutreten, keine atypische Situation. Von daher ist die Anwendung der gesetzlichen Vorgaben des § 2 EEG gerechtfertigt.

Ferner ist hier von Bedeutung, dass die Nutzung der Fahrrinne gerade für die Berufsschifffahrt von erheblicher Bedeutung ist, während die übrigen Wasserfahrzeuge sich vermehrt im Fahrwasser und damit außerhalb der Fahrrinne aufhalten. Dementsprechend kann zwar auch eine Beeinträchtigung des Fahrwassers außerhalb der Fahrrinne – u.a. wenn eine Beeinträchtigung der Sicherheit des Verkehrs zu erwarten ist – zu einer Ablehnung der Strom- und schifffahrtspolizeilichen Genehmigung führen. Dies ist jedoch stets für den konkreten Einzelfall zu bewerten, wobei insbesondere auch die Betroffenheit des Fahrwassers außerhalb der Fahrrinne zu berücksichtigen ist. Ist das Fahrwasser außerhalb der Fahrrinne betroffen, wäre eine atypische Situation betreffend die Nutzung der Wasserkraft nur dann gegeben, wenn diese Betroffenheit erheblich wäre und Auswirkungen auf den gesamten Schifffahrtsverkehr des Rheins hätte oder mit der Verwirklichung der Anlage eine konkrete Gefahr für bedeutende Rechtsgüter, bspw. Leben oder Gesundheit verbunden wäre. Eine solche Situation ist an dem hier geplanten Standort der Anlage nicht feststellbar. Ist somit aber § 2 Satz 2 EEG bei der Abwägung zu berücksichtigen, setzt sich der Vorrang des Ausbaus erneuerbarer Energien durch.

Den somit bestehenden überwiegenden Interessen des Gemeinwohls kann auch nicht auf sonstige Weise Rechnung getragen werden. Soweit die Beklagte im Verwaltungs- und Klageverfahren auf andere mögliche Standorte für die Anlage verweist, ist dem entgegenzuhalten, dass der Schutzzweck des § 2 EEG einer Prüfung von alternativen Standorten für Anlagen der erneuerbaren Energien von vornherein entgegen steht (vgl. OVG RP, Urteil vom 15. August 2024, a. a. O., Rn. 53 f.).

Lässt somit das Wohl der Allgemeinheit eine Beeinträchtigung der Leichtigkeit des Schifffahrtsverkehrs zu, liegen mithin die tatbestandlichen Voraussetzungen für die Genehmigung vor.

Das von daher der Beklagten nach dem Wortlaut des § 31 Abs. 5 Satz 2 WaStrG zustehende Ermessen ist hier auf Null reduziert. Eine Ermessensreduzierung auf Null liegt vor, wenn der Ermessensspielraum einer Behörde so stark eingeschränkt ist, dass nur eine einzige Entscheidung rechtmäßig und ermessensgerecht ist. In solchen Fällen wird aus einer Ermessensentscheidung eine gebundene Entscheidung und der Betroffene hat einen Anspruch auf die einzig mögliche rechtmäßige Entscheidung. Angesichts der gesetzgeberischen Wertentscheidung in § 2 EEG würde jede andere Entscheidung im vorliegenden Fall dem hierdurch zum Ausdruck kommenden gesetzgeberischen Willen zuwiderlaufen, den Ausbau erneuerbarer Energie bis zum Zeitpunkt der Treibhausneutralität der Stromerzeugung im Bundesgebiet voranzutreiben. Da sonstige Ermessensgesichtspunkte angesichts dessen, dass hier allenfalls eine geringe Betroffenheit der Schutzgüter des § 31 Abs. 5 WaStrG gegeben ist, nicht merklich ins Gewicht fallen, hat die Beklagte die beantragte Genehmigung zu erteilen.

Greift nach allem der Hauptantrag durch, musste über den Hilfsantrag nicht mehr entschieden werden.

Die Kostenentscheidung ergeht gemäß § 154 Abs. 1 VwGO.

Die Entscheidung zur vorläufigen Vollstreckbarkeit des Urteils wegen der Kosten beruht auf § 167 VwGO i. V. m. § 709 ZPO.

Die Berufung war nach § 124 a Abs. 1 Satz 1 i. V. m. § 124 Abs. 2 Nr. 3 VwGO wegen grundsätzlicher Bedeutung zuzulassen. Es ist in der obergerichtlichen Rechtsprechung noch nicht geklärt, ob § 2 Satz 2 EEG im Rahmen des § 31 Abs. 5 Satz 2 WaStrG anwendbar ist und zu einer Ermessensreduzierung auf Null führen kann.

Rechtsmittelbelehrung

Gegen diese Entscheidung steht den Beteiligten die **Berufung** an das Oberverwaltungsgericht Rheinland-Pfalz zu.

Die Berufung ist bei dem Verwaltungsgericht Koblenz, Deinhardpassage 1, 56068 Koblenz, **innerhalb eines Monats** nach Zustellung dieser Entscheidung schriftlich oder nach Maßgabe des § 55a VwGO als elektronisches Dokument einzulegen. Die Berufung muss die angefochtene Entscheidung bezeichnen. In den Fällen des § 55d VwGO ist ein **elektronisches Dokument** nach Maßgabe des § 55a VwGO zu übermitteln.

Die Berufung ist **innerhalb von zwei Monaten** nach Zustellung der Entscheidung zu begründen. Die Begründung ist, sofern sie nicht zugleich mit der Einlegung der Berufung erfolgt, bei dem **Oberverwaltungsgericht Rheinland-Pfalz**, Deinhardpassage 1, 56068 Koblenz, schriftlich oder nach Maßgabe des § 55a VwGO als elektronisches Dokument einzureichen. In den Fällen des § 55d VwGO ist ein **elektronisches Dokument** nach Maßgabe des § 55a VwGO zu übermitteln.

Die Berufungsbegründung muss einen bestimmten Antrag sowie die im Einzelnen anzuführenden Gründe der Anfechtung (Berufungsgründe) enthalten.

Die Einlegung und die Begründung der Berufung müssen durch einen Rechtsanwalt oder eine sonstige nach Maßgabe des § 67 VwGO vertretungsbefugte Person oder Organisation erfolgen.

Gietzen	Strunk	Dr. Lind
(qual. elektr. signiert)	(qual. elektr. signiert)	(qual. elektr. signiert)

Beschluss

Der Wert des Streitgegenstandes wird auf 5.000,00 € festgesetzt (§§ 52, 63 Abs. 2 GKG).

Rechtsmittelbelehrung

Gegen diese Entscheidung steht den Beteiligten und den sonst von der Entscheidung Betroffenen die **Beschwerde** an das Oberverwaltungsgericht Rheinland-Pfalz zu, wenn der Wert des Beschwerdegegenstands 200,00 € übersteigt.

Die Beschwerde ist nur zulässig, wenn sie **innerhalb von sechs Monaten,** nachdem die Entscheidung zur Hauptsache Rechtskraft erlangt oder das Verfahren sich anderweitig erledigt hat, eingelegt wird.

Die Beschwerde ist bei dem **Verwaltungsgericht Koblenz**, Deinhardpassage 1, 56068 Koblenz, schriftlich, nach Maßgabe des § 55a VwGO als elektronisches Dokument oder zu Protokoll der Geschäftsstelle einzulegen. In den Fällen des § 55d VwGO ist ein **elektronisches Dokument** nach Maßgabe des § 55a VwGO zu übermitteln.

Gietzen	Strunk	Dr. Lind
(qual. elektr. signiert)	(qual. elektr. signiert)	(qual. elektr. signiert)