

41. Können durch eine im Verwaltungsweg erlassene Betriebsordnung für die Benutzung einer dem Staate gehörigen öffentlichen Wasserstraße die gesetzlichen Bestimmungen über die Verpflichtung zum Schadenersatz abgeändert werden?

I. Zivilsenat. Ur. v. 2. Dezember 1899 i. S. W. & Chr. (Rl.) v. Reichsfiskus (Bekl.). Rep. I. 322/99.

I. Landgericht Kiel.

II. Oberlandesgericht daselbst.

Klägerin versandte von Altona aus eine Ladung Mais mit dem dem Schiffer Dr. gehörigen und von ihm geführten Ewer „Anna“ durch den Kaiser-Wilhelm-Kanal. Die „Anna“ wurde mit drei anderen Fahrzeugen durch den Kanal von dem dem beklagten Reichsfiskus gehörigen Dampfer „Schwerin“ geschleppt. Bei der Ausweichestelle Medelsee stoppte der „Schwerin“ und gab den geschleppten Schiffen die Weisung, festzumachen. Als die „Anna“ der erhaltenen Weisung nachkommen wollte, geriet sie hinter die am Nordufer des Kanals stehenden Dalben, stieß gegen einen aus einem der Dalben hervorstehenden Bolzen, erhielt dadurch ein Leck und sank. Der Ewer wurde demnächst von der Kanalverwaltung gehoben, die Ladung ging jedoch für Klägerin, wie sie behauptete, verloren, da sie nach ihrer Angabe, soweit sie geborgen ward, von der Kanalverwaltung zur Deckung der Bergungskosten verwertet wurde. Klägerin führte den Unfall auf ein dem Führer des „Schwerin“ zur Last fallendes Verschulden zurück, hielt den Fiskus für verantwortlich und verlangte Ersatz des durch Verlust der Ladung Mais erlittenen Schadens.

In erster Instanz wurde nach ihrem Antrage erkannt, von dem Berufungsgericht dagegen die Klage abgewiesen. Die Revision der Klägerin führte zur Aufhebung des angefochtenen Urteiles und zur Zurückverweisung der Sache an das Berufungsgericht aus folgenden Gründen:

„Der Beklagte hat nicht nur in Abrede gestellt, daß der in Rede stehende Unfall durch die Führung des „Schwerin“ verschuldet worden sei, sondern hat zunächst geltend gemacht, daß der Fiskus hierfür nicht haften würde. Hergeleitet wird letzteres aus den Bestimmungen der damals gültigen Betriebsordnung für den Kaiser-Wilhelm-Kanal (vom 28. August 1896) in § 1, die folgenden Wortlaut haben:

Jeder Schiffsführer, der den Kanal befährt, muß einen auf Verlangen ihm auszuhändigenden Abdruck dieser Betriebsordnung, die auch für das Rechtsverhältnis zwischen Kanalverwaltung und ihm beziehungsweise seinem Rheder maßgebend ist, an Bord haben und ist für die genaue Befolgung ihrer Vorschriften, sowie derjenigen des in Anlage 3 beigefügten Sollregulativs für den Kaiser-Wilhelm-Kanal, durch die gesamte Besatzung seines Fahrzeuges verantwortlich.

Das Deutsche Reich übernimmt keinerlei Verpflichtung zur Ersatzleistung für Schäden, welche die Schiffe im Kanal erleiden, selbst wenn ein Verschulden der Kanallotsen oder anderer Angestellter der Kanalverwaltung dabei in Frage kommt.

Von dem Landgericht ist dieser Einwand abgelehnt worden, da Beklagter sich auf § 1 Abs. 2 der Betriebsordnung vielleicht dem Schiffer Br. gegenüber berufen könne, nicht aber der Klägerin gegenüber, mit der er in einem Vertragsverhältnis nicht gestanden habe. Das Landgericht hat deshalb erörtert, ob dem Führer des „Schwerin“ ein Verschulden zur Last falle, und ist zu dem Ergebnis gelangt, daß derselbe sich gegen § 60 der Betriebsordnung vergangen habe. Es hat alsdann den Kausalzusammenhang dieses Verschuldens mit dem Schaden bejaht, den Schaden seiner Höhe nach für dargethan erachtet und den Beklagten unter Anwendung des Art. 451 F. G. B. zum Ersatz verurteilt. — Das Berufungsgericht ist dagegen des Erachtens, daß durch § 1 Abs. 2 der Betriebsordnung jede Haftung des Fiskus auch für die Führer der Schleppschiffe ausgeschlossen

worden sei, daß der Schiffer des Twer „Anna“ dieser Bedingung, wie überhaupt den Bestimmungen der Betriebsordnung sich, jedenfalls durch stillschweigende Vereinbarung, unterworfen habe, und daß auch Klägerin dies gelten lassen müsse, da der Schiffer Br. aus Art. 504 H.G.B. oder § 10 Abs. 2 des Binnenschiffahrtsgesetzes als ihr Mandatar in Ansehung der Ladung gehandelt habe.

In diesen Erwägungen wird der Betriebsordnung von dem Berufungsgericht eine Bedeutung beigelegt, die ihr nicht zukommt. Keinem Zweifel kann es unterliegen, daß an sich der Beklagte für den Schaden verantwortlich ist, den eine Person der Besatzung der von der Kanalverwaltung gehaltenen Schleppdampfer einem Dritten durch Verschulden in Ausführung ihrer Dienstverrichtungen zufügt. Ob dies aus dem Handelsgesetzbuch oder aus dem Binnenschiffahrtsgesetze herzuleiten wäre, kann unentschieden bleiben. Denn für die Benutzung jener Schleppdampfer wird eine besondere Gebühr erhoben (vgl. § 46 der Betriebsordnung). Sie sind mithin — ohne daß Art. 54 Abs. 4 der Reichsverfassung im Wege stünde — als Schiffe anzusehen, die zum Erwerbe dienen, und Beklagter würde, wenn ihr Verkehr auf dem Kanal als Seefahrt zu betrachten wäre, als Rheder im Sinne des Art. 450 H.G.B. zu gelten haben. Demnach würden unter dieser Voraussetzung die Artt. 451. 452 H.G.B. auf ihn Anwendung finden, während, falls der Kanal als Binnengewässer anzusehen wäre, § 1 Binn.-Schiff.-G. zutreffen und die Haftung nach §§ 3. 4 dieses Gesetzes begründet sein würde. Ebensovienig ist es zweifelhaft, daß Beklagter der Klägerin in dem vorliegenden Falle ersatzpflichtig sein würde, wenn der in Rede stehende Unfall durch die Führung des „Schwerin“ verschuldet wäre. Denn der von dem Schiffer Br. mit der Kanalverwaltung geschlossene Vertrag ist zwar nicht, wie das Landgericht angenommen hat, ein Frachtvertrag, sondern ein Werkverdingungsvertrag gewesen; der Rheder oder Eigner eines als Schlepper verwendeten Schiffes hat jedoch auf Grund der vorerwähnten Bestimmungen auch dem Eigentümer der in dem geschleppten Schiffe befindlichen Ladung zu haften.

Zur Frage steht daher, ob diese durch die allgemeinen Gesetze begründete Haftung im vorliegenden Falle durch Eingreifen anderweitiger Bestimmungen, nämlich der im § 1 der Betriebsordnung enthaltenen, ausgeschlossen ist. Dies aber ist zu verneinen.

Der Kaiser-Wilhelm-Kanal ist auf Grund des Gesetzes vom 16. März 1886 (R.G.Bl. S. 58) hergestellt, um nicht nur den Zwecken der Kaiserlichen Marine, sondern (vgl. § 3 des Gesetzes) dem allgemeinen Verkehr als öffentliche Straße zu dienen. „Für die Unterhaltung und den Betrieb“ des Kanals ist durch Allerhöchsten Erlaß vom 15. Juni 1895 (R.G.Bl. S. 349) „eine dem Reichsamte des Inneren unmittelbar nachgeordnete Reichsbehörde unter der Bezeichnung „Kaiserliches Kanalamt“ mit dem Sitze in Kiel errichtet“ worden. Von dieser Behörde ist die zur Zeit des hier fraglichen Unfalls geltende (jetzt in Einzelheiten geänderte) Betriebsordnung vom 28. August 1896 erlassen. Dieselbe enthält die erforderlichen Vorschriften über die Zulassung zur Fahrt durch den Kanal, die Anmeldung, das Verhalten im Kanal und nimmt hinsichtlich der zu zahlenden Abgaben und Gebühren, soweit hierbei nicht Bestimmungen in die Betriebsordnung selbst aufgenommen sind, Bezug auf einen angehängten Tarif. Der Tarif beruht auf dem Allerhöchsten, auf Grund des § 3 Abs. 2 des Reichsgesetzes vom 16. März 1886 und des Reichsgesetzes vom 27. Mai 1896 (R.G.Bl. S. 150) ergangenen Erlaß vom 4. August 1896 (R.G.Bl. S. 681), im übrigen haben die Bestimmungen der Betriebsordnung, soweit ersichtlich, eine weitere Grundlage nicht. Zufolge des erwähnten Allerhöchsten Erlasses vom 15. Juni 1895 war aber das Kanalamt zuständig, für den Betrieb die erforderlichen Bestimmungen, soweit diese zum Gebiet der Verwaltung gehören, zu erlassen. Nicht dagegen konnte die Kanalverwaltung in das Gebiet hinübergreifen, das der Gesetzgebung vorbehalten ist, und daher war sie nicht in der Lage, für die rechtlichen Beziehungen des Fiskus zu dritten Personen allgemeine Bestimmungen zu treffen, die durch das geltende Recht anders geregelt sind. Insbesondere konnte die Kanalverwaltung nicht schlechthin verordnen, daß niemand, der den Kanal benutze, Ersatzansprüche gegen den Fiskus erheben dürfe. Unter welchen Voraussetzungen und in welchem Umfange wegen einer schadenbringenden Handlung Ersatz zu leisten sei, ist von der Rechtsordnung bestimmt. Diese gestattet zwar, bei dem Abschluß eines Vertrages die Verpflichtung zum Schadenersatz auszuschließen, setzt indes auch in dieser Beziehung der Vertragsfreiheit Schranken; dagegen kennt sie keinen allgemeinen Grundsatz, der es ermöglichte, die im Recht begründete Verantwortlichkeit für Schaden,

der einem Anderen außerhalb eines bestehenden Vertragsverhältnisses zugefügt wird, durch einseitige Willenserklärung abzulehnen. Darauf aber läuft die Auslegung hinaus, die dem § 1 Abs. 2 der Betriebsordnung gegeben werden müßte, wenn auf Grund dieser Bestimmung die Klage abgewiesen werden sollte. Denn die in der Betriebsordnung (§ 17) vorgeschriebene Anmeldung eines Schiffes zur Fahrt durch den Kanal und die darauf erfolgende Zulassung ist nicht als Abschluß eines Vertrags, der die Benutzung des Kanals zum Gegenstand hätte, anzusehen und das Kaiserliche Kanalamt nicht als Partei, die die Benutzung des Kanals vertragsmäßig gestattet. Der Kanal ist eine öffentliche Verkehrsstraße und das Kanalamt die Obrigkeit, die den Betrieb zu leiten hat. Mit Rücksicht hierauf ist die Behörde u. a. dazu berufen, allgemeine Bestimmungen darüber zu treffen (vgl. §§ 2—4 der Betriebsordnung) welche Fahrzeuge überhaupt den Kanal befahren dürfen, dagegen ist sie nicht in der Lage, Fahrzeuge, die den gestellten Bedingungen entsprechen, zurückzuweisen. Sie darf deshalb auch nicht die Zulassung von willkürlichen Bedingungen, selbst nicht von solchen, die bei Abschluß eines Vertrages möglich wären, abhängig machen und kann sich deshalb nicht darauf berufen, daß sie anderenfalls die Zulassung verweigert haben würde. Infolgedessen läßt sich die rechtliche Wirksamkeit der in § 1 Abs. 2 der Betriebsordnung vorgesehenen Ablehnung der gesetzlichen Haftpflicht auch nicht daraus herleiten, daß nach Abs. 1 ebendasselbst die Betriebsordnung für den Schiffsführer, „der den Kanal befährt“, in Ansehung seines Rechtsverhältnisses zu der Kanalverwaltung maßgebend sein soll, denn durch das Befahren allein wird ein Vertragsverhältnis nicht begründet, und für Handlungen außerhalb eines Vertrags bestimmt das Gesetz, wann Haftung einzutreten hat.

Endlich ist es ohne Belang, daß der Schiffer Dr. nicht nur den Kanal befahren, sondern auch ein Schleppschiff der Kanalverwaltung in Anspruch genommen hat. Es ist zwar das Verlangen, geschleppt zu werden und die Stellung eines besonderen Schleppers oder die Einreihung in einen Schleppzug als Vertrag aufzufassen; dagegen kann die Bestimmung in § 1 Abs. 2 der Betriebsordnung nicht als Teil dieses Vertrags betrachtet werden. Denn weder die vorgeschriebene Anmeldung (Anl. 2 Abschn. II der Betriebsordnung) noch irgend eine Bestimmung der Betriebsordnung deutet darauf hin, daß für den

Schleppvertrag besonderes gelten sollte, auch ist in den Verhandlungen nicht davon die Rede gewesen und vom Beklagten nicht einmal angedeutet, daß der Schiffer Br. irgend welche besondere Bedingung eingegangen sei. Auch der Wortlaut des § 1 der Betriebsordnung giebt keinen Anhalt dafür, daß er für geschleppte Schiffe insbesondere zu gelten habe, er erscheint vielmehr, der Überschrift des Abschnittes I der Betriebsordnung entsprechend, als „allgemeine Bestimmung“, die für jedes in den Kanal eingelaufene Fahrzeug, nur deshalb, weil es den Kanal befährt, maßgebend sein soll. Eine solche Bestimmung hätte jedoch nur kraft eines Gesetzes getroffen werden können, und ein solches ist nicht erlassen. Mit Rücksicht hierauf kann es unentschieden bleiben, ob die mehrerwähnte Bestimmung durch einen mit dem Schiffer geschlossenen Vertrag hätte ausbedungen werden dürfen, und ob die in der Rechtsordnung der Vertragsfreiheit gezogenen Schranken im Wege gestanden hätten. Es kann ferner unentschieden bleiben, ob Bedingungen, denen sich der Schiffer unterwirft oder zu fügen hat, für den Eigentümer der in seinem Schiff befindlichen Ladung, wie das Landgericht annimmt, nicht maßgebend sind, oder ob dem Berufungsgericht zuzustimmen ist, daß solche Bedingungen, wenn der Schiffer sie eingehen muß, um die Benutzung der von ihm gewählten Wasserstraße zu erlangen, auch den Eigentümer der Ladung binden. Auf alle diese Fragen braucht nicht eingegangen zu werden, weil die in Rede stehende Bestimmung ohne rechtliche Wirkung ist und die oben erwähnten gesetzlichen Vorschriften über die Haftung für Verschulden der Schiffsbesatzung überhaupt nicht berührt.

Demnach war das angefochtene Urteil aufzuheben und die Sache zurückzuverweisen, damit von dem Berufungsgericht nunmehr über die von ihm bisher nicht berührten Fragen, betreffend das Verschulden des Führers des Schleppdampfers, den Kausalzusammenhang mit dem geltend gemachten Schaden und die Höhe des Schadens entschieden werde.“ . . .