

30. Haftung der Reichsfiskus für das Verschulden eines Zwangslotfen
des Kaiser Wilhelm-Kanals?

Gesetz über die Haftung des Reichs für seine Beamten vom 22. Mai
1910 (RGBl. S. 798) § 1.

BGB. §§ 823, 839.

III. Zivilsenat. Ur. v. 19. Januar 1915 i. S. P. (R.) w. L. und
Reichsfiskus (Bekl.). Rep. III. 282/14.

I. Landgericht Kiel.

II. Oberlandesgericht daselbst.

Am 19. Mai 1912 wurde eine von dem Schlepper Collet gezogene Schute des Klägers bei der Fahrt durch den Kaiser Wilhelm-Kanal von dem entgegengerichteten Dampfer Latti angerannt und beschädigt. Der Kläger behauptet, daß dieser Zusammenstoß durch den Beklagten L. verschuldet worden sei, der den Schlepper Collet als Zwangslotse führte. Er fordert den Ersatz des ihm hierdurch erwachsenen Schadens von den beiden Beklagten als Gesamtschuldnern. Das Landgericht wies die Klage gegen den Beklagten L. ab, erklärte dagegen den Anspruch gegen den beklagten Fiskus dem Grunde nach für gerechtfertigt. Die Berufungen und die Revisionen des Klägers und des beklagten Fiskus wurden zurückgewiesen.

Gründe:

„Das Berufungsgericht erachtet für erwiesen, daß den Beklagten L. ein fahrlässiges Verschulden treffe, das die Ursache des schadenbringenden Zusammenstoßes gewesen sei, und es verneint ein mitwirkendes Verschulden des Führers der beschädigten Schute des Klägers. Diese Feststellung ist nicht angegriffen und läßt einen Rechtsirrtum nicht erkennen.

Das Berufungsgericht erachtet hiernach den Klageanspruch gegen den Beklagten L. an sich für begründet, und zwar gemäß § 823 BGB. Da jedoch zugleich die Voraussetzungen des § 839 Abs. 1 BGB. gegeben seien, trete die Haftung des L. nur ein, wenn der Kläger nicht auf andere Weise Ersatz zu erlangen vermöge. Diesen Ersatz aber vermöge der Kläger von dem Reichsfiskus zu erlangen, da nach dem Gesetze über die Haftung des Reichs für seine Beamten vom 22. Mai 1910 die Verantwortlichkeit für den von L. verursachten Schaden das Reich treffe. Die Anwendung dieses Gesetzes rechtfertigt das Berufungsgericht mit folgenden Ausführungen.

Der Kaiser Wilhelm-Kanal sei auf Grund des Reichsgesetzes vom 16. März 1888 hergestellt als eine öffentliche Verkehrsstraße, die in erster Reihe dem Interesse der Landesverteidigung diene. Andererseits sei die durch den Kanal geschaffene Verbindung der Elbmündung mit der Ostsee auch für die Rauffahrteischifffahrt von weitreichender Bedeutung. Das Befahren des Kanals stehe mit geringen Einschränkungen den Schiffen aller Völker gegen die Zahlung bestimmter

Abgaben offen. Diese Abgaben aber seien nicht derart berechnet, daß mit einem Gewinn aus dem Kanalbetrieb oder auch nur mit einer angemessenen Verzinsung des Anlage- und Betriebskapitals zu rechnen wäre. Hieraus ergebe sich, daß der Kanal, wenn auch seine Verwaltung mit der der Eisenbahnen manche Ähnlichkeit habe, nicht wie diese ein gewerbliches Unternehmen sei. Er sei im öffentlichen Interesse gebaut. Sein von einer Reichsbehörde geleiteter Betrieb sei in erster Reihe von öffentlichrechtlichen Gesichtspunkten getragen, hinter die alles andere zurücktrete. Die Kanalgebühren seien daher als eine öffentlichrechtliche Abgabe aufzufassen und würden als solche in dem Gesetze, betr. die Gebühren für die Benutzung des Kaiser Wilhelm-Kanals, vom 20. Juni 1899, insbesondere auch hinsichtlich der Beitreibung, die im Verwaltungszwangsverfahren erfolge (§ 7), behandelt. Die Bestellung eines Kanallotfen erfolge nicht auf besonderen Antrag und gegen besonderes Entgelt, sondern alle Schiffe unterlägen mit wenigen Ausnahmen nach § 8 der Betriebsordnung dem Lotfenzwange, und zwar in der Weise, daß der Lotse mit Antritt seines Dienstes (§ 14) die verantwortliche Führung des Schiffes übernehme mit unbeschränkter Kommandogewalt, so daß der Führer des Schiffes wie jeder Mann der Besatzung seinen Anordnungen unbedingt Folge zu leisten habe. Dieser Lotfenzwang sei nicht eingeführt im Interesse der einzelnen den Kanal durchfahrenden Schiffe, sondern im Interesse des Reichs, das dafür besorgt sei, daß Unfälle der Schiffe, durch die der Verkehr gehindert oder aufgehalten werden könne, nach Möglichkeit durch sachkundige Führer vermieden und daß nicht durch Unachtsamkeit und Unerfahrenheit der Schiffsführer die kostspieligen Anlagen und Einrichtungen des Kanals beschädigt würden. Deshalb hätten auch diejenigen Schiffe, denen ausnahmsweise das Durchfahren des Kanals unter Leitung ihres Kapitäns, ohne einen Lotfen, gestattet werde, die gleiche Gebühr zu zahlen wie die mit einem Zwangslotfen besetzten Schiffe. Nach alledem sei anzunehmen, daß der Lotse, der, mit solcher Machtbefugnis ausgerüstet, die Führung des Schiffes im Kanal übernehme, hiermit eine Ausübung öffentlicher Gewalt betätige, die ihm zugleich Amtspflichten gegenüber dem Eigentümer des seiner Leitung unterstellten Schiffes auferlege, so daß die Voraussetzungen des § 1 des Gesetzes vom 22. Mai 1910 gegeben seien. Die gleiche Auffassung sei auch bei der

Beratung des preussischen Gesetzes vom 1. August 1909 hervor-
getreten, wo bei der Kommissionsberatung ein Vertreter des Justiz-
ministers erklärt habe: „Nur soweit . . . Lotfenzwang bestehe, könne
man von Ausübung öffentlicher Gewalt sprechen“.

Die Revision des beklagten Fiskus rügt die Verletzung des § 1
des Gesetzes vom 22. Mai 1910 durch unrichtige Anwendung. Sie
führt aus, daß der Kaiser Wilhelm-Kanal zwar im öffentlichen Interesse
erbaut worden sei, aber aus reichsfiskalischen Mitteln und nach
privatrechtlichen Regeln, d. h. der Grund und Boden sei nach privat-
rechtlichen Regeln erworben worden und stehe im grundbuchmäßigen
Privateigentum des Reichs. Ebenso stünden alle Kunstbauten des
Kanals im privatrechtlichen Eigentum des Reichs. Das Unternehmen
gleiches daher völlig einer Eisenbahnanlage, insbesondere einer solchen,
die im Interesse der Landesverteidigung errichtet sei. Auch die Ver-
waltung des Kanals werde wie die solcher Eisenbahnen von dem
Bestreben geleitet, die Betriebs- und Unterhaltungskosten, möglichst
mit einem kleinen Überschuß, aus den Einnahmen zu erzielen. Die
Einnahmen der Kanalverwaltung beliefen sich auch ungefähr auf die
Summe der Kosten der Unterhaltung und des Betriebes. Das Ver-
hältnis zwischen der Kanalverwaltung und dem Reeder des durch-
fahrenden Schiffes möge bei dem öffentlichen Charakter des Unter-
nehmens als ein öffentlichrechtliches aufgefaßt werden, von einer
Ausübung öffentlicher Gewalt gegen die durchfahrenden Schiffe aber
könne keine Rede sein. Nicht als Träger von Hoheitsrechten greife
der Staat in die Rechtssphäre des Einzelnen ein, sondern er werde
als Unternehmer von den Interessenten aufgesucht, die sich den Durch-
fahrtsbedingungen unterwürfen, wie der Reisende der Eisenbahn-
verkehrsordnung. Die Äußerung des Regierungsvertreters bei der
Beratung des preussischen Gesetzes vom 1. August 1909 sei für die
Beurteilung der Stellung der Kanallotfen nicht zu verwerten; sie
könne nur auf diejenigen Zwangslotfen bezogen werden, die auf
öffentlichen Strömen und in Hafeneinfahrten die Schiffsführung er-
hielten. Nur da, wo der Staat auf solchen Gewässern, deren Be-
nutzung jedermann freigestanden habe, den Schiffen einen Lotfen auf-
zwingt, handele er als Träger von Hoheitsrechten, nicht da, wo er
auf einer künstlich hergestellten, in seinem Privateigentum stehenden
Wasserstraße die Fahrt nur unter Lotfenführung gestatte. Unbegründet

sei auch die Annahme, von der das Berufungsgericht offenbar ausgegangen sei, daß es für den Reeder wirtschaftlich günstig sein würde, wenn der Reichsfiskus für den durch den Lotsen verursachten Schaden eintrete; denn wenn die Rechtsprechung der Auffassung des Berufungsgerichts beitrete, würden die Kanalgebühren erhöht werden.

Dieser Angriff der Revision ist nicht begründet. Der erkennende Senat hat bereits in dem Urteile vom 28. Februar 1913, *Jur. Wochenschr.* 1913 S. 595 Nr. 7, gesagt, daß nach der Zweckbestimmung des Nord-Ostseekanals, wie sie in § 1 des Gesetzes vom 16. März 1886 —

„Es wird ein für die Benutzung durch die deutsche Kriegsflotte geeigneter Seeschiffahrtskanal . . . hergestellt“ — ausgesprochen ist, nach den Vorschriften des § 3 dieses Gesetzes über die Kanalabgabe, nach dem zur Ausführung des Gesetzes ergangenen Erlasse vom 15. Juni 1895 und nach der Betriebsordnung vom 29. Juli 1901 (jetzt vom 23. Februar 1911) der rein staatsrechtliche Charakter der einschlägigen Verhältnisse nicht zu bezweifeln sei. Darnach kommt für die Beziehungen des Fiskus zu dem Eigentümer des von dem Lotsen geführten Schiffes irgendwelches Rechtsverhältnis des bürgerlichen Rechtes nicht in Frage. Der Senat verneinte in jenem Urteil aus diesen Gründen eine Haftung des Reichs für den Kanallotfen nach § 278 BGB. Am Schlusse des Urteils aber wurde bemerkt — der betreffende Teil des Urteils ist in der *Jur. Wochenschr.* nicht mit abgedruckt —, daß das Gesetz vom 22. Mai 1910 auf den damaligen Fall keine Anwendung finden könne, weil der Unfall, der zu der Schadenersatzklage geführt hatte, sich vor dem Inkrafttreten dieses Gesetzes ereignet habe. Es wurde dann aber noch auf die auch in dem jetzt angefochtenen Berufungsurteil erwähnte, oben wieder-gegebene Äußerung eines Regierungsvertreters bei der Beratung des preussischen Gesetzes vom 1. August 1909 hingewiesen.

An der in jenem Urteil ausgesprochenen grundsätzlichen Auffassung des Verhältnisses zwischen dem Reiche und dem Eigentümer des vom Zwangslotfen durch den Kanal geführten Schiffes als eines öffentlichrechtlichen hält der erkennende Senat fest. Die Ausführungen der Revision sind völlig ungeeignet, diese Auffassung zu widerlegen. Ob der Fiskus den Grund und Boden nach privatrechtlichen Regeln erworben hat und sein Eigentum daran im Grundbuch eingetragen

ist, ist für die zu entscheidende Frage gleichgültig. Die Ausführung, daß zwar das Verhältnis zwischen der Kanalverwaltung und dem Reeder des durchfahrenden Schiffes bei dem öffentlichen Charakter des Unternehmens als ein öffentlichrechtliches aufgefaßt werden könne, dennoch aber von einer Ausübung der öffentlichen Gewalt gegen die durchfahrenden Schiffe keine Rede sein könne, beruht auf einer Verkennung des Begriffs der „Ausübung der öffentlichen Gewalt“, wie er dem Art. 77 GG. z. B. und den Gesetzen vom 1. August 1909 und 22. Mai 1910 zugrunde liegt. Unter der „Ausübung der öffentlichen Gewalt“ im Sinne dieser Vorschriften ist nicht etwa nur die Betätigung der staatlichen Zwangsgewalt in der Richtung gegen den Einzelnen zu verstehen. Es fällt vielmehr jede Amtsausübung, die sich nicht als Wahrnehmung privatrechtlicher Interessen des Staates darstellt, darunter (RGZ. Bd. 84 S. 27, 28/29). Daß die Verwaltung des Kanals in mancher Hinsicht der einer vorzugsweise im Interesse der Landesverteidigung erbauten Eisenbahn ähnlich ist, kann, wie das Berufungsgericht mit Recht annimmt, nicht dazu führen, den rechtlichen Charakter des Schifffahrtsverkehrs auf dem Kanal mit dem des Verkehrs auf der Eisenbahn gleichzustellen. Zu der Unterstellung, daß das Berufungsgericht sich durch eine Rücksichtnahme auf die wirtschaftlichen Interessen der Reeder bei seiner Entscheidung habe bestimmen lassen, bietet das angefochtene Urteil nicht den geringsten Anhalt. Zu einer Unterscheidung zwischen den Lotfen des Kaiser Wilhelm-Kanals und anderen Zwangslotfen ist hinsichtlich der streitigen Rechtsfrage kein hinreichender Grund gegeben.

Seiner mit der des Berufungsgerichts übereinstimmenden Auffassung zu folgen, ist der erkennende Senat auch durch die Urteile des I. und VI. Zivilsenats des Reichsgerichts vom 12. Oktober 1910 und vom 18. März 1912 (RGZ. Bd. 74 S. 250, Bd. 79 S. 101), in denen eine abweichende Anschauung zum Ausdruck gebracht ist, nicht behindert. Denn mit dem Inkrafttreten des Reichsgesetzes vom 22. Mai 1910, dessen Anwendung in den von jenen Urteilen betroffenen Fällen zeitlich nicht in Frage kam, ist für die Beurteilung der erörterten Frage eine neue rechtliche Grundlage geschaffen worden. Übrigens hält der I. Zivilsenat an seiner dort ausgesprochenen Rechtsauffassung nicht mehr fest.

Hiernach erweist sich die Revision des beklagten Fiskus als unbegründet. Damit fällt aber auch die gegen den Beklagten L. gerichtete Revision des Klägers. Dieser Beklagte haftet überhaupt nicht, an seiner Stelle ist nach § 1 Abs. 1 des Gesetzes vom 22. Mai 1910 das Reich verantwortlich.“