

16

Nachschlagewerk: ja
BGHZ : nein

GrundG Art. 12, 14 (Ba), 80; Ges. über den gewerblichen
Binnenschiffsverkehr (BinnSchVerkG) § 3

- a) In der Verordnung über die Verteilung von Frachtgut
im Binnenschiffsverkehr vom 6. Juni 1967 (BAnz.Nr.119
vom 30. Juni 1967 S. 2) ist die Rechtsgrundlage der
Ermächtigung (Art. 80 Abs. 1 Satz 3 GG) hinreichend
angegeben.
- b) Die in dieser Rechtsverordnung begründeten Andienungs-
pflichten sind mit Art. 12 und 14 GG vereinbar.

BGH, Urt. v. 30. September 1976 - III ZR 134/74 - OLG Düsseldorf
LG Duisburg

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

III ZR 134/74

URTEIL

Verkündet am
30. September 1976
Schorm,
Justizamtsinspektor

in dem Rechtsstreit

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

der Firma B. D. [REDACTED] & Co., Reederei in B [REDACTED], H [REDACTED]
[REDACTED]straße 9-13, vertreten durch ihre persönlich haftenden
Gesellschafter Bernhard und Wilhelm D [REDACTED],

Klägerin und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Prof. Dr. [REDACTED] -

g e g e n

die B u n d e s r e p u b l i k D e u t s c h l a n d ,
vertreten durch den Bundesminister für Verkehr, dieser ver-
treten durch die Wasser- und Schifffahrtsdirektion D [REDACTED],

Beklagte und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

16

- 2 -

Der III. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 30. September 1976 durch den Vorsitzenden Richter Prof. Dr. Nüßgens und die Richter Dr. Tidow, Dr. Peetz, Lohmann und Kröner

für Recht erkannt:

Die Revision der Klägerin gegen das Urteil des 18. Zivilsenats des Oberlandesgerichts Düsseldorf vom 11. Juli 1974 wird zurückgewiesen.

Die Klägerin trägt die Kosten des Revisionsrechtszuges.

Von Rechts wegen

Tatbestand

Etwa bis zur Mitte des Jahres 1957 hatte die Reedereigemeinschaft der O [REDACTED] K [REDACTED]-U [REDACTED] (OKU), ein Zusammenschluß der dem Kohlebergbau nahestehenden Reedereien, praktisch ein Monopol in der Beförderung von Kohle aus dem Ruhrgebiet nach Süddeutschland. Die OKU gab von den zu befördernden Mengen 25 bis 30 % an den S [REDACTED] (SBV) "J [REDACTED] J [REDACTED]", einen Zusammenschluß der Kleinschiffer (Partikuliere), ab. Als der Brennstoffverbrauch zunehmend von Kohle auf Öl umgestellt wurde, verringerte sich die Transportmenge von früher 7 Mill. t jährlich auf die Hälfte. Dadurch verschlechterte sich die Ertragslage der Binnenschifffahrt.

In den Jahren nach 1957 gelang es der Klägerin und zwei niederländischen Reedereien, mit modernen Binnen-



JLaw – Gesetze und Urteile
Kostenlos
Über 200 Gesetze
Über 100.000 Urteile
([mobile App](#))



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

schiffen nach und nach fast die Hälfte der zu verschiffenden Ruhrkohle zum Transport zu übernehmen. Die Klägerin zog dabei auch Partikuliere heran, jedoch nicht über den SBV, sondern auf Grund von langfristigen Beschäftigungsverträgen.

Als mehrere am Binnenschiffsverkehr im Rheinstromgebiet beteiligte Reedereien, darunter die Klägerin, nicht bereit waren, dem SBV einen Teil des von ihnen beförderten Frachtguts freiwillig anzubieten, erließ die durch Rechtsverordnung des Bundesministers für Verkehr vom 9. Mai 1967 (BGBl. II S. 1667) dazu ermächtigte Wasser- und Schifffahrtsdirektion D [REDACTED] die Verordnung über die Verteilung von Frachtgut im Binnenschiffsverkehr (FrachtverteilungsVO) vom 6. Juni 1967 (BANz.Nr.119 vom 30. Juni 1967 S. 2), in der es u.a. heißt:

„§ 1

Im innerdeutschen Binnenschiffsverkehr wird die Verteilung des Frachtgutes Steinkohlen und Steinkohlenkoks (Güterverzeichnis für den Verkehr auf deutschen Binnenwasserstraßen, Güternummer M 527, 528, 529) nach Maßgabe dieser Verordnung geregelt.

§ 2

Zum innerdeutschen Binnenschiffsverkehr im Sinne dieser Verordnung gehören alle Beförderungen, die ganz oder streckenweise auf Bundeswasserstraßen von Stationen am Rhein (Köln und unterhalb), an der Ruhr, am Rhein-Herne-Kanal, am Wesel-Datteln-Kanal, am Datteln-Hamm-Kanal und am Dortmund-Ems-Kanal südlich Bevergern nach Koblenz und oberhalb von Koblenz gelegenen Rheinstationen sowie nach Mosel-, Main- und Neckarstationen durchgeführt werden.

§ 3

Wer es als Frachtführer übernimmt, Beförderungen im Sinne der §§ 1 und 2 durchzuführen, ist verpflichtet, 22,5 vom Hundert des

zu befördernden Frachtgutes dem Schiffer-
Betriebsverband J. [REDACTED] J. [REDACTED] in D. [REDACTED]
[REDACTED] (SEV) anzudienen. Überträgt
der Frachtführer die Ausführung der Be-
förderung einem anderen Frachtführer
(Unterfrachtführer), so trifft die Ver-
pflichtung nur den ersten Frachtführer
(Hauptfrachtführer).

...

...

§ 9

Wer vorsätzlich oder fahrlässig gegen die-
se Verordnung verstößt, handelt ordnungs-
widrig im Sinne von § 37 des Gesetzes über
den gewerblichen Binnenschiffsverkehr.

§ 10

Diese Verordnung tritt am Tage nach der
Verkündung in Kraft."

Am 26. Oktober 1967 setzte die Wasser- und Schiff-
fahrtsdirektion D. [REDACTED] gegen die beiden geschäftsfüh-
renden Gesellschafter der Klägerin Bußgelder über je
55 000 DM wegen Verstoßes gegen die FrachtverteilungsVO
fest. Die Betroffenen verlangten gerichtliche Entschei-
dung, erhoben Verfassungsbeschwerde und beantragten beim
Bundesverfassungsgericht, der Wasser- und Schifffahrts-
direktion durch einstweilige Anordnung den Erlaß weite-
rer Bußgeldbescheide zu untersagen. Das Bundesverfas-
sungsgericht lehnte den letzteren Antrag durch Beschluß vom
10. Juli 1968 (2 BvR 687/67) ab. Zu einer Entscheidung
über die Verfassungsbeschwerde und die Anträge auf ge-
richtliche Entscheidung kam es wegen der Aufhebung der
FrachtverteilungsVO mit Wirkung vom 1. Juni 1969 nicht.

Seit November 1967 hat die Klägerin die sich aus
der FrachtverteilungsVO ergebenden Pflichten unter Pro-
test erfüllt.

Die Klägerin hat vorgetragen: Die FrachtverteilungsVO verstoße insbesondere gegen Art. 2, 3, 14 und 80 GG, die Revidierte Rheinschiffahrtsakte und Art. 76 EWG-Vertrag. Sie sei deshalb nichtig. Das hätte der Verordnungsgeber erkennen können. Die Beamten der Wasser- und Schifffahrtsdirektion hätten die Verordnung deshalb nicht anwenden dürfen. Die Verordnung habe in ihre - der Klägerin - Frachtverträge eingegriffen. Die Beklagte müsse sie deshalb auch wegen des darin liegenden enteignungsgleichen Eingriffs entschädigen. Die Klägerin hat ihren Schaden in Höhe von 1 843 825,59 DM errechnet und beantragt, die Beklagte zur Zahlung dieses Betrages mit Zinsen zu verurteilen.

Die Beklagte hat beantragt, die Klage abzuweisen. Sie ist der Rechtsauffassung der Klägerin entgegengetreten und hat zusätzlich geltend gemacht, die Klägerin habe es versäumt, den von ihr behaupteten Schaden durch Einlegung von Rechtsbehelfen abzuwenden.

Das Landgericht hat die Klage dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Das Oberlandesgericht hat sie abgewiesen. Mit der Revision verfolgt die Klägerin ihren Klagantrag weiter.

Entscheidungsgründe

Die Revision ist unbegründet.

Als grundrechtsfähige offene Handelsgesellschaft (BVerfGE 4, 7, 12, 14; Maunz/Dürig/Herzog GG Art. 19 Abs. 3 Rdn. 57) durfte die Klägerin mit einer Andienungspflicht nur belastet werden, wenn diese formell und materiell der Verfassung entsprach (BVerfGE 9, 3, 11). Das

Berufungsgericht hat Erlaß und Anwendung der FrachtverteilungsVO als formell und materiell verfassungsgemäß angesehen und deshalb sowohl Entschädigungsansprüche der Klägerin wegen eines enteignungsgleichen Eingriffs als auch Schadensersatzansprüche aus § 839 BGB wegen einer von Bediensteten der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Duisburg begangenen Amtspflichtverletzung verneint. Hierbei ist ihm entgegen der Meinung der Revision ein Rechtsfehler nicht unterlaufen.

I.

Die FrachtverteilungsVO ist nicht wegen eines Verstoßes gegen Vorschriften des Grundgesetzes nichtig.

1. Nach Art. 80 Abs. 1 Satz 3 GG ist in Rechtsverordnungen "die Rechtsgrundlage anzugeben". Die der FrachtverteilungsVO zugrunde liegende Zweite Verordnung des Bundesministers für Verkehr zur Übertragung von Befugnissen auf dem Gebiet des gewerblichen Binnenschiffsverkehrs vom 9. Mai 1967 (BGBl. II S. 1667) nennt § 3 des Gesetzes über den gewerblichen Binnenschiffsverkehr in der Fassung vom 1. August 1961 (BGBl. I S. 1163; jetzt Fassung vom 8. Januar 1969 - BGBl. I S. 65) - BinnSchVerkG - als Rechtsgrundlage. In der FrachtverteilungsVO wird allein auf § 1 dieser Zweiten Verordnung als Ermächtigungsgrundlage verwiesen. Die Revision meint, auch in der FrachtverteilungsVO hätte § 3 BinnSchVerkG als die gesetzliche Ermächtigungsgrundlage genannt werden müssen. Im Ergebnis ist dem Berufungsgericht zu folgen. Es genügt, daß die gesetzliche Grundlage in der in Bezug genommenen Rechtsverordnung eindeutig kenntlich gemacht ist.

a) Die FrachtverteilungsVO ist auf Grund der in § 3 Abs. 1 Satz 2 BinnSchVerkG vorgesehenen Weiterübertragung der Ermächtigung zum Erlaß von Rechtsverordnungen erlassen worden. Eine solche Subdelegation läßt Art. 80 Abs. 1 Satz 4 GG zu. Rechtsverordnungen dieser Art besitzen stets zwei Rechtsgrundlagen: die gesetzliche Ermächtigung und die die Weiterübertragung enthaltende Rechtsverordnung. Die beiden Ermächtigungen bilden zusammen die "Rechtsgrundlage" einer solchen Rechtsverordnung. Im übrigen aber unterscheiden sie sich von anderen Rechtsverordnungen nicht. Für sie gelten daher alle sonstigen für Rechtsverordnungen aufgestellten Grundsätze.

b) Nach dem Zitiergebot muß der Ordnungsgeber die zum Erlass der Verordnung notwendige gesetzliche Grundlage kenntlich machen. Jedermann soll unschwer nachprüfen können, ob der Ordnungsgeber die bei dem Erlass von Rechtsverordnungen zu beachtenden Grenzen eingehalten hat (Spanner DÖV 1957, 412).

Dieses Erfordernis ist zwingend. Nach der ursprünglichen Fassung des Art. 80 GG "sollte" die Rechtsgrundlage genannt werden. Bei den Beratungen ist dies dahin geändert worden, daß sie angegeben werden muß (Füsslein JbÖffR 1, 589). Das Zitiergebot gehört damit zu den in Art. 80 GG zusammengefaßten Rechtsvorschriften, die einem Mißbrauch der Rechtssetzung durch Rechtsverordnungen vorbeugen sollen (vgl. dazu von Mangoldt/Klein GG 2. Aufl. Art. 80 Anm. II 1 c, 3 c, d).

c) Hieraus folgt nicht nur, daß Verstöße gegen das Zitiergebot zur Nichtigkeit einer Rechtsverordnung führen (Maunz/Dürig/Herzog aaO Art. 80 Rdn. 12 Fn. 1; von Mangoldt/Klein aaO Art. 80 Anm. XI 2, d; Württ.-Bad. VGH AS 7, 249, 254), sondern auch, daß die Rechtsgrundlage

ausreichend genau kenntlich gemacht werden muß, weil die Prüfung der Rechtsgrundlage sonst unzumutbar erschwert, wenn nicht gar unmöglich sein kann. Die bloße Angabe des der Verordnung zugrunde liegenden Gesetzes entspricht darum nicht dem Zitiergebot (von Mangoldt/Klein aaO Art. 80 Anm. VII 1). Es müssen vielmehr alle die Vorschriften aufgezählt werden, von denen der Verordnungsgeber seine Befugnis zum Erlaß der Verordnung ableitet. Ist er dem nachgekommen, so braucht allerdings bei mehreren Ermächtigungsgrundlagen nicht bei jeder Vorschrift der Verordnung kenntlich gemacht zu werden, auf welcher der Ermächtigungen sie beruht (BVerfG 20, 283, 292).

d) Zur Erfüllung des Zitiergebots ist es aber nicht erforderlich, daß in Rechtsverordnungen, die auf einer Unterermächtigung beruhen, stets beide Rechtsgrundlagen angegeben werden (so offenbar von Mangoldt/Klein aaO Art. 80 Anm. VIII 6 a, und Hamann/Lenz GG 3. Aufl. Art. 80 Anm. 9 ohne weitere Begründung). Bei Gesetzen, die sowohl die Ermächtigung zum Erlaß von Rechtsverordnungen sowie die zur Subdelegation enthalten, wie es bei dem Gesetz über den gewerblichen Binnenschiffsverkehr der Fall ist, wird dem Zitiergebot genügt, wenn die auf der Subdelegation beruhende Rechtsverordnung nur die Rechtsverordnung nennt, mit der die Ermächtigung weiterübertragen worden ist, sofern nur diese Rechtsverordnung ihrerseits die für beide Rechtsverordnungen maßgebende gesetzliche Rechtsgrundlage eindeutig kennzeichnet. Denn bei solchen subdelegierten Rechtsverordnungen müssen stets zwei verschiedene Vorschriften untersucht werden, wenn die Rechtsgrundlage überprüft werden soll. Die Angabe beider Rechtsgrundlagen in der subdelegierten Rechtsverordnung kann dies nicht erleichtern oder entbehrlich machen. Die Prüfung wird auch nicht erschwert, wenn in der Rechtsverordnung, die auf der weiterübertragenen Ermächtigung beruht,

nur die ihr zugrunde liegende Rechtsverordnung angegeben wird. Insbesondere tritt dadurch keine Unklarheit über die Rechtsgrundlage ein. Die Erwähnung nur der jeweils nächstliegenden Rechtsgrundlage bietet sich sogar an. Voraussetzung ist dabei allerdings immer, daß die die Verordnungsermächtigung weiterübertragende Rechtsverordnung die gesetzliche Grundlage genügend deutlich angibt, wie es hier der Fall ist.

e) Die FrachtverteilungsVO nennt nur § 1 der schon erwähnten Verordnung des Bundesministers für Verkehr als Rechtsgrundlage und nicht die gesamte Rechtsverordnung. Das ist unbedenklich, weil § 1 dieser Verordnung die Rechtsgrundlage für die Delegation enthält.

2. Dem Berufungsgericht ist auch darin beizutreten, daß § 3 BinnSchVerkG eine genügende gesetzliche Grundlage für den Erlass der FrachtverteilungsVO bildet, und daß sich der Verordnungsgeber im Rahmen dieser Ermächtigung gehalten hat.

a) Nach Art. 80 Abs. 1 Satz 2 GG müssen Inhalt, Zweck und Ausmaß der Ermächtigung zum Erlass von Rechtsverordnungen in dem die Ermächtigung enthaltenden Gesetz bestimmt sein. Diesem Erfordernis ist nur genügt, wenn die Ermächtigung so bestimmt ist, daß schon aus ihr und nicht erst aus der auf sie gestützten Rechtsverordnung erkennbar und vorhersehbar ist, was vom Bürger mit der Rechtsverordnung gefordert werden kann (Leibholz/Rinck GG 3. Aufl. Art. 80 Rdn. 7 m.w.Nachw., insbesondere BVerfGE 1, 14, 60). Ob eine Ermächtigung diesem Maßstab genügt, kann nur von Fall zu Fall entschieden werden.

b) Inhalt und Ausmaß der Ermächtigung sind in § 3 BinnSchVerkG hinreichend deutlich bestimmt. Der Bundes-

minister für Verkehr darf danach die Verteilung von Fracht- und Schleppgut auf Bundeswasserstraßen regeln, soweit Notstände in der Binnenschifffahrt eingetreten sind oder sich anbahnen und nicht durch Vereinbarungen der schiffahrttreibenden Verbände nach § 1 des Gesetzes oder auf andere Weise behoben werden können. Was als Notstand anzusehen ist, bestimmt § 4 des Gesetzes. Er ist nach Nr.2 dieser Vorschrift, auf die die Zweite Verordnung des Bundesministers für Verkehr verweist, u.a. dann gegeben, wenn die Privatschiffer im gesamten Geltungsbereich des Gesetzes, in einzelnen Stromgebieten oder Teilen davon am Verkehrsaufkommen mit Schiffsraum oder Schleppkraft nicht angemessen beteiligt werden.

Wie die Angemessenheit der Verteilung zu bestimmen ist, wird im Gesetz allerdings nicht ausgeführt. Insoweit sind verschiedene Verteilungsweisen und Maßstäbe denkbar (etwa nach dem Tonnageverhältnis, der Art und Länge der Beförderungsstrecke oder der Art des Frachtguts usw.). Entgegen der Meinung der Revision folgt daraus aber nicht schon, daß die Ermächtigung zu unbestimmt ist.

Der Gesetzgeber hat dem Ordnungsgeber nicht überlassen, ganz allgemein auf eine angemessene Frachtverteilung hinzuwirken. Nur ein Notstand in der Binnenschifffahrt darf zur Ausnutzung der Ermächtigung führen. Wenn von ihr Gebrauch gemacht werden soll, muß also eine nicht nur kurzfristige erhebliche Unterbeteiligung der Privatschiffer am Ladungsaufkommen eingetreten sein oder sich anbahnen, die bei ihnen auf die Dauer zu nachhaltigen wirtschaftlichen Schäden führen wird.

Einen Anhalt zur Bestimmung des Inhalts der Ermächtigung gewährt auch § 4 Nr. 1 BinnSchVerkG, wonach ein Notstand im Sinne von § 3 des Gesetzes "gegeben" ist,

wenn für die Binnenschifffahrt im Geltungsbereich des Gesetzes oder in Teilen davon bei außergewöhnlichem Ladungsmangel ohne eine angemessene Verteilung des Ladungsgutes nachhaltige wirtschaftliche Schäden bei einem erheblichen Teil des gesamten oder einzelner Zweige des Schifffahrtsgebietes eintreten würden. Entgegen der Meinung der Revision darf auch diese Regelung ergänzend herangezogen werden. Für die Interpretation von Ermächtigungsnormen gelten die allgemeinen Auslegungsregeln. Danach kann auch der Sinnzusammenhang einer Norm mit anderen Vorschriften und das insgesamt vom Gesetzgeber verfolgte Ziel bei der Auslegung berücksichtigt werden (BVerfGE 7, 267, 272 f; 7, 282, 291).

Da nicht vorhergesehen werden kann, welche Umstände zu einer unangemessenen Verteilung des Frachtguts führen werden, genügte es, auf das Ergebnis einer solchen Lage, den Eintritt oder das Drohen eines anders nicht abwendbaren Notstandes als Voraussetzung für den Gebrauch von der Ermächtigung abzustellen. Art. 80 Abs. 1 Satz 2 verlangt nicht, daß die Ermächtigung so bestimmt wie irgendwie möglich abgefaßt ist; sie muß nur hinreichend bestimmt sein (BVerfGE 8, 274, 312).

Die Revision meint, die Wasser- und Schifffahrtsdirektion habe eine Rechtsverordnung nur erlassen dürfen, wenn ein Notstand eingetreten sei, weil der Bundesminister für Verkehr bei der Weiterübertragung der Ermächtigung auf § 4 Nr. 2 des Gesetzes Bezug genommen habe. Dem kann schon angesichts des Wortlauts von § 3 des Gesetzes nicht gefolgt werden. Dort wird der Bundesminister für Verkehr ermächtigt, die Verteilung von Frachtgut durch Rechtsverordnung zu regeln, soweit Notstände eingetreten sind oder sich anbahnen. § 4 des Gesetzes widerspricht dieser Vorschrift nicht. Dort wird bestimmt, wann ein Notstand im

Sinn von § 3 "gegeben" ist. Für die Anwendung von § 3 des Gesetzes bedeutet dies, daß von der dort genannten Ermächtigung Gebrauch gemacht werden darf, wenn eine solche Lage eingetreten ist oder sich anbahnt.

Die Ermächtigung in § 3 BinnSchVerkG soll die Lage der Binnenschiffer sichern, hat also ordnungssichernde Bedeutung. Nach § 33 Abs. 1 BinnSchVerkG muß die Bundesregierung darauf hinwirken, daß die Wettbewerbsbedingungen der Verkehrsträger angeglichen werden und daß durch marktgerechte Entgelte und einen lauterer Wettbewerb der Verkehrsträger eine volkswirtschaftlich sinnvolle Aufgabenteilung ermöglicht wird. Entgegen der Meinung der Revision widersprechen sich diese Vorschriften nicht. Von einer volkswirtschaftlich sinnvollen Aufgabenteilung kann nicht gesprochen werden, wenn infolge einer unangemessenen Verteilung des Frachtaufkommens bei einem Teil der Binnenschiffer Notstände eintreten oder sich anbahnen. Eine Ermächtigung des Verordnungsgebers, dem Eintritt solcher Zustände entgegenzuwirken, ist daher mit der der Bundesregierung in § 33 Abs. 1 des Gesetzes gestellten Aufgabe vereinbar.

§ 3 BinnSchVerkG regelt nicht, auf welche Weise und durch welche Mittel eine angemessene Verteilung des Frachtaufkommens herbeigeführt werden soll. Es kommen verschiedene Maßnahmen in Betracht, etwa eine Verteilung nach Festmengen, nach Quoten oder nach der Reihenfolge (BT-Drucks. 1/3622 S. 11; vgl. auch Vortisch/Zschucke, Binnenschiffahrts- und Flößereirecht 3. Aufl. § 4 Anm. 2 und Kahlitz, Das Gesetz über den gewerblichen Binnenschiffsverkehr § 4 Nr. 7). Entgegen der Meinung der Revision folgt daraus aber nicht, daß die Ermächtigung inhaltlich zu unbestimmt ist. Aus der dem Verordnungsgeber obliegenden Aufgabe, einen Notstand oder einen sich anbahnenden Notstand zu bekämpfen, ergibt

sich, daß nur diejenigen Maßnahmen in Betracht kommen, die geeignet sind, einen solchen Mißstand zu beheben. Die zur Bekämpfung erforderlichen Schritte bestimmen sich danach, worauf der Notstand beruht. Da nicht vorhersehbar ist, wodurch Notstände auftreten, kann vom Gesetzgeber nicht mehr verlangt werden als die Anordnung, daß die Verordnung geeignet sein muß, eine angemessene Frachtverteilung herbeizuführen.

Die Ermächtigung läßt auch erkennen, wer Adressat einer FrachtverteilungsVO sein kann. Denn von ihr darf nur Gebrauch gemacht werden, soweit Notstände nicht durch Vereinbarungen nach § 1 des Gesetzes oder auf andere Weise behoben werden können. Partner solcher Vereinbarungen können nur die am Frachtaufkommen Beteiligten sein, also die Schifffahrtsverbände und die Schifffahrtstreibenden.

c) Der Zweck der Ermächtigung ergibt sich ebenfalls hinreichend deutlich aus dem Gesetz. Wenn es um die Bekämpfung von Notständen nach § 4 Nr. 2 des Gesetzes geht, wie es hier der Fall ist, geht es um den Schutz der Privatschiffer. Darunter sind nach § 13 Abs. 1 des Gesetzes die deutschen Schiffseigner oder Ausrüster zu verstehen, die in der Regel mit nicht mehr als drei Binnenschiffen gewerbliche Güter für andere befördern und deren Gewerbebetrieb dem eines Kleinschiffers entspricht.

d) Der Verordnungsgeber hat die Grenzen der ihm in § 3 BinnSchVerkG erteilten Ermächtigung eingehalten. Entgegen der Meinung der Revision sieht das Gesetz nicht nur allgemeine Notstandsregelungen vor. Nach § 3 Abs. 1 des Gesetzes darf von der Ermächtigung nur Gebrauch gemacht werden, "soweit" ein nicht anders behebbarer Notstand eingetreten ist oder sich anbahnt. Dasselbe würde sich

ohne diese Regelung aus dem auch für den Gesetz- und Verordnungsgeber geltenden Grundsatz der Verhältnismäßigkeit ergeben (BVerfGE 18, 121, 132; 20, 351, 361; 21, 150, 154 f). Danach dürfen nicht weitergehende Maßnahmen veranlaßt werden, als nach der Sachlage erforderlich ist. Der Verordnungsgeber konnte und mußte sich deshalb darauf beschränken, Maßnahmen zur Bekämpfung eines unter § 4 Nr. 2 des Gesetzes fallenden Notstandes zu treffen, da es allein um den Schutz der Privatschiffer ging.

Nach der schon aus dem Gesetz folgenden Begrenzung der zulässigen Maßnahmen auf das sachlich Gebotene kann - anders als die Revision meint - von der Ermächtigung in § 3 des Gesetzes auch dann Gebrauch gemacht werden, wenn ein Notstand darauf beruht, daß Privatschiffer nur an einem besonders wichtigen Teil des gesamten Frachtaufkommens wie etwa Kohletransporten nicht angemessen beteiligt sind. Daß sich Privatschiffer in erheblichem Umfang auf die Beförderung von Ruhrkohle eingerichtet hatten, folgt aus den insoweit von der Revision nicht angegriffenen Feststellungen des Berufungsgerichts. Dann aber brauchte das Berufungsgericht nicht noch weiter zu prüfen, ob die durch die Frachtverteilung begünstigten Schiffer auf andere Transportgüter hätten ausweichen können. Das Gesetz soll den Privatschiffern auch die bisherigen Transportmöglichkeiten erhalten und sie vor einem sie daraus verdrängenden Wettbewerb schützen (vgl. dazu auch BGH in Zeitschrift für Binnenschifffahrt und Wasserstraßen 1975, 208).

Aus den vom Berufungsgericht übernommenen Angaben der Klägerin in der Klageschrift folgt ferner, daß sich im Jahr 1967 für die kohlebefördernden Partikuliere ein Notstand mindestens anbahnte, wenn er nicht schon eingetreten war. Die insgesamt zu befördernde Kohlenmenge war infolge der

Umstellung auf andere Heizmittel gegenüber den Vorjahren auf etwa die Hälfte abgesunken. An dem verbliebenen Frachtaufkommen an Kohle waren die Privatschiffer in geringerem Umfang beteiligt als vorher an dem größeren Transportvolumen. Entgegen der Meinung der Revision erübrigte es sich daher für das Berufungsgericht, den Sachverhalt in dieser Hinsicht weiter aufzuklären.

Bei der Bemessung des Umfangs des anzudienenden Frachtaufkommens brauchte der Ordnungsgeber, anders als die Revision meint, nicht zugunsten der Klägerin zu berücksichtigen, daß sie Privatschiffer auf Grund langfristiger Verträge beschäftigte. Solche "Haus-Partikuliere" können, soweit es um den Schutz der Privatschiffer geht, während der Dauer ihrer vertraglichen Bindung an einen Reeder nicht mehr den Privatschiffern zugerechnet werden, weil ihre Beteiligung am Frachtaufkommen dann durch die Beschäftigungsverträge gesichert ist (Kahlitz aaO § 14 Nr.7; Vortisch/Zschucke aaO § 14 Anm. 2). Sie sind deshalb auch während der Dauer des Beschäftigungsverhältnisses nicht mehr kraft Gesetzes Mitglieder eines Schifferbetriebsverbandes (§ 14 Abs. 2 Satz 1 des Gesetzes). Wegen dieser wirtschaftlich unterschiedlichen Lage bei den Privatschiffern und den Haus-Partikulieren war die Wasser- und Schifffahrtssdirektion Duisburg nicht verpflichtet, beide Gruppen gleichzubehandeln.

Ferner hätte sich, worauf die Beklagte zutreffend hinweist, die Anrechnung der von Haus-Partikulieren der Klägerin übernommenen Frachten auf die Andienungsquote zu Lasten der Privatschiffer ausgewirkt, also gerade der freien Partikuliere, die durch die FrachtverteilungsVO geschützt werden sollten.

Die Meinung der Revision, der Verordnungsgeber hätte statt der Frachtführer die Verlader andienungspflichtig machen müssen, übersieht, daß die Verlader nicht zu den in § 1 des Gesetzes genannten Schifffahrtsverbänden und Schifffahrtstreibenden gehören. Daher können Verlader mindestens nicht ohne weiteres auf Grund des Gesetzes über den gewerblichen Binnenschiffsverkehr verpflichtet werden, für ihre Güter eine bestimmte Transportart oder -person zu wählen. Die Verlader stellen auch keine organisatorisch erfaßte oder auch nur erfaßbare feste Gruppe dar, wie es bei den in § 1 des Gesetzes Genannten der Fall ist. Darauf weist die Beklagte in der Revisionsbeantwortung zutreffend hin.

Da die Klägerin selbst vorgetragen hat, sie habe es wegen der bei ihr langfristig beschäftigten Schiffer abgelehnt, dem Schifferbetriebsverband Frachtraum anzudienen, steht weiter fest, daß eine Verteilung des Frachtaufkommens durch Vereinbarungen nach § 1 BinnSchVerkG nicht zu erreichen war. Die Wasser- und Schifffahrsdirektion Duisburg der Beklagten war daher auch unter diesem Gesichtspunkt berechtigt, die Verteilung des Frachtaufkommens durch eine Rechtsverordnung oder auf andere Weise zu regeln.

3. Die den Frachtführern in § 3 der FrachtverteilungsVO auferlegte Pflicht, 22,5 % des von ihnen zu befördernden Frachtgutes dem Schifferbetriebsverband "J. J." anzudienen, ist mit Art. 12 und 14 GG vereinbar.

a) Wenn die Klägerin dem Schifferbetriebsverband Frachtraum andiente, wurde der Privatschiffer, dem der SBV die Ausführung der angedienten Beförderung zuwies, Unterfrachtführer der Klägerin (§ 26 des Gesetzes betref-

fend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt in Verbindung mit § 432 HGB). Die Klägerin behielt ihren Anspruch auf Zahlung der Fracht gegenüber ihrem Auftraggeber, mußte aber an ihren Unterfrachtführer den tarifmäßigen Frachtsatz für die Beförderung abführen. Als Verdienstspanne blieb ihr die Provision als Hauptfrachtführer. Andererseits ersparte sie die Durchführung der Transporte. Solche Andienungspflichten gehören ebenso wie Ablieferungspflichten zu den Instrumenten staatlicher Wirtschaftslenkung.

b) Entgegen der Meinung der Revision ist es im Ergebnis ohne Bedeutung, daß das Berufungsgericht nicht auf den als Spezialvorschrift zu Art. 2 Abs. 1 GG vorgehenden (BVerfGE 9, 73, 77; 9, 338, 343) Art. 12 GG eingegangen ist. Die Auferlegung einer Andienungspflicht betrifft zwar die Berufsausübung. Das ist der Revision zuzugeben. Nach den Feststellungen des Berufungsgerichts hat die Andienungspflicht aber in den Betrieb der Klägerin nicht in verfassungsrechtlich bedenklicher Weise eingegriffen.

Nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts, der sich der Senat anschließt, sind Eingriffe in die Berufsausübung an die strikte Wahrung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit gebunden (BVerfGE 30, 292, 315 ff m.w.Nachw.). Bei der Prüfung ist nicht allein auf die individuelle Lage der Klägerin abzustellen. Die FrachtverteilungsVO richtete sich, wie es für Rechtsnormen typisch ist, an eine Vielzahl von Personen. Deren Interessen insgesamt müssen dem Gemeinwohl gegenübergestellt werden. Ein Gesetz, wie es im materiellen Sinn auch eine Rechtsverordnung ist, verstößt daher erst dann gegen den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit, wenn das Verbot des Übermaßes bei der betroffenen Personengruppe allgemein verletzt ist. Davon kann bei der FrachtverteilungsVO nicht gesprochen werden.

Der mit ihr bezweckte Schutz der Kleinschiffer ist als wirtschaftspolitisches Ziel verfassungsrechtlich nicht zu beanstanden, zumal dem Gesetzgeber bei der Prognose und Einschätzung von Gefahren, zu deren Verhütung er tätig werden will, ein weiter Beurteilungsspielraum zusteht. Dieser ist erst dann überschritten, wenn die angestellten Erwägungen offensichtlich fehlsam und deshalb nicht haltbar sind (vgl. im Hinblick auf Art. 3 GG Leibholz/Rinck GG 4. Aufl. Art. 3 Rdn. 12 m.w.Nachw.). Das ist nicht der Fall.

Der Ordnungsgeber ist tätig geworden, um den Kleinschiffern einen angemessenen Teil an den Kohletransporten auf der in der FrachtverteilungsVO erwähnten Strecke des Rheinstroms zu sichern. Daß der Anteil der Kleinschiffer an diesem Frachtaufkommen in den Jahren vor dem Erlaß der Verordnung nicht unerheblich gesunken war, hat das Berufungsgericht auf Grund des insoweit unstreitigen Parteivorbringens festgestellt. Danach haben dem Erlaß der FrachtverteilungsVO sachliche und mit dem Zweck des Binnenschiffahrtsverkehrsgesetzes vereinbare Erwägungen zugrunde gelegen.

Die Zuweisung eines Teils des Frachtaufkommens an Kohle auf dem Rhein an den Schifferbetriebsverband war ferner ein Mittel, das geeignet war, die Lage der in diesem Verband zusammengeschlossenen Kleinschiffer zu verbessern. Bei der Prüfung, ob gerade eine solche Maßnahme erforderlich war, muß berücksichtigt werden, daß dem Gesetzgeber ein weites Ermessen bei der Auswahl und Gestaltung seiner wirtschaftsordnenden Schritte zusteht. Nicht jeder Vorzug einer anderen Lösung gegenüber der tatsächlich gewählten kann deshalb deren Verfassungswidrigkeit begründen. Die sachliche Gleichwertigkeit des als Alternative in Betracht kommenden Eingriffs muß daher in jeder Hinsicht feststehen. Daran fehlt es bei der von der Revision als geeigne-

tere Abhilfe des Notstandes genannten Aufhebung des Aquisitionsverbots für die Schifferbetriebsverbände in § 18 Abs. 2 BinnSchVerkG.

Selbst wenn unterstellt wird, daß die später im Gesetz vom 28. Dezember 1968 (BGBl I S. 1466) beschlossene Aufhebung des § 18 Abs. 2 BinnSchVerkG weniger einschneidend als die Einführung einer Andienungspflicht gewirkt hätte, wäre der Erlaß der FrachtverteilungsVO noch von der gesetzlichen Ermächtigung gedeckt. Es besteht kein Anhalt dafür, daß eine solche Änderung schon im Jahr 1967 hätte in Kraft gesetzt werden können, also zu der Zeit, in der die FrachtverteilungsVO erlassen wurde. Die Klägerin kann deshalb nichts daraus herleiten, daß die FrachtverteilungsVO im Jahr 1969 aufgehoben worden ist, also nachdem § 18 Abs. 2 BinnSchVerkG außer Kraft getreten war.

Bei der Gesamtabwägung zwischen der Andienungspflicht als Eingriff in die Freiheit der Berufsausübung und dem Gemeinschaftsinteresse an einer volkswirtschaftlich sinnvollen Aufgabenverteilung einer leistungsfähigen Binnenschifffahrt (§ 33 Abs. 1 BinnSchVerkG) ist die Grenze der Zumutbarkeit gegenüber der Klägerin gewahrt. Sie konnte wählen, aus welchen Verträgen und in welchem Umfang sie dem SBV Transporte andienen wollte, wenn nur 22,5 % ihres insoweit zu berücksichtigenden Frachtaufkommens erreicht wurde. Ferner steht nach ihrem Vorbringen fest, daß sie die Folgen des Eingriffs durch den Übergang auf andere Transporte weitgehend oder jedenfalls "im wesentlichen" (Klagschrift S. 21) ausgleichen konnte.

c) Regelungen der Berufsausübung können auch die in Art. 14 GG enthaltene Eigentumsgarantie berühren. Diese soll dem einzelnen vor allem den durch eigene Arbeit und Leistung erworbenen Besitzstand an Vermögensgütern erhal-

ten und auf diese Weise die allgemeine Handlungs- und Gestaltungsfähigkeit ergänzen. Art. 14 GG schützt daher nur Rechtspositionen, die einem Rechtsträger bereits zustehen, insbesondere also keine Chancen und Verdienstmöglichkeiten (Senatsurteile in WM 1972, 1157, 1159; MDR 1975, 651). Grundsätzlich schützt Art. 14 GG danach das Erworbene, das Ergebnis einer Betätigung, Art. 12 GG dagegen den Erwerb, die Betätigung selbst (BVerfGE 30, 292, 335).

Die FrachtverteilungsVO kann daher nur enteignend in den Betrieb der Klägerin eingegriffen haben, soweit sie schon vorhandenes Vermögen der Klägerin erfaßt hat. Ob davon ausgegangen werden müßte, wenn die Andienungspflicht den Betrieb der Klägerin übermäßig belastet und ihre Vermögensverhältnisse daher grundlegend beeinträchtigt hätte (BVerfGE 14, 221, 241), kann dahinstehen. Eine derartige Auswirkung der Andienungspflicht auf den Betrieb der Klägerin hat das Berufungsgericht nicht festgestellt. Auch die Revision führt dazu nichts aus.

Sonstige infolge von Andienungen im Betrieb der Klägerin eingetretene Ertragseinbußen können eine enteignende Wirkung der FrachtverteilungsVO schon deshalb nicht begründen, weil es dabei nicht um Eingriffe in schon vorhandene Werte geht (vgl. auch BVerfGE 16, 147, 187). Die Klägerin kann deshalb eine Entschädigung wegen eines enteignend wirkenden Eingriffs nicht damit begründen, daß die Andienungen den in ihrem Unternehmen erzielten Gewinn verringert haben. Ihre darauf fußende Berechnung eines Entschädigungsanspruchs mag geeignet sein, den Eintritt eines entgangenen Gewinns darzulegen (§ 252 BGB). Sie kann aber nicht einen Eingriff in die Substanz ihres Betriebes aufzeigen, worauf es in diesem Zusammenhang allein ankommt.

Die Klägerin kann auch wegen der Auswirkungen der Andienungspflicht auf die drei schon vor dem Inkrafttreten der FrachtverteilungsVO geschlossenen langfristigen Transportverträge eine Entschädigung nicht beanspruchen. Art. 14 GG schützt zwar auch das Recht auf Fortsetzung eines Gewerbebetriebes auf Grund der schon insoweit getroffenen Maßnahmen; entschädigungspflichtig ist deshalb ein Eingriff in konkrete Werte, die im Betrieb eine "produktive Aufgabe" haben (Senatsurteil in WM 1976, 588, 590 m.w.Nachw.). Die Andienungspflicht griff aber nicht in dieser Weise in die genannten Verträge ein. Sie verpflichtete die Klägerin nicht, einen Teil des Aufkommens aus diesen Verträgen anzudienen und ihren Betrieb entsprechend einzuschränken. Wie schon ausgeführt worden ist, konnte die Klägerin wählen, aus welchen Verträgen und in welchem Umfang sie dem SBV Transporte andienen wollte, wenn nur insgesamt 22,5 % des in ihrem Betrieb erzielten Frachtaufkommens aus Kohletransporten auf dem Rhein erreicht wurden.

d) Der Revision kann nicht darin gefolgt werden, daß der Klägerin eine Entschädigung jedenfalls deshalb zusteht, weil sich die FrachtverteilungsVO ihr gegenüber besonders nachteilig ausgewirkt hat. Es begründet keine eine Entschädigungspflicht auslösende Opferlage, wenn jemand von einer wirtschaftslenkenden Maßnahme deshalb besonders betroffen wird, weil sein Verhalten(mit)zu der unausgeglichene Marktlage geführt hat, die den Erlaß einer marktregelnden Maßnahme notwendig werden ließ.

4. Die Klägerin konnte ferner weder beanspruchen noch erwarten, daß der ihr günstige Rechtszustand vor dem Erlaß der FrachtverteilungsVO bestehenbleiben würde. Gerade Notlagen der Binnenschifffahrt sind seit Jahrzehnten

III.

Bei der Prüfung der Frage, ob die FrachtverteilungsVO wegen eines Verstoßes gegen höherrangiges Recht der Europäischen Gemeinschaften ganz oder teilweise nichtig ist, muß - anders als es das Berufungsgericht im Anschluß an den Vortrag der Parteien getan hat - nicht in erster Linie Art. 76 EWG-Vertrag, sondern das Recht der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl (EGKS) geprüft werden, weil es um Kohletransporte, also die Beförderung sog. Montangüter geht (Anl. I zum Vertrag über die Gründung der EGKS BGBl. 1952 II S. 476), und der EWG-Vertrag die Bestimmungen über die Gründung der EGKS nicht geändert hat (Art. 232 EWG-Vertrag).

Nach Art. 70 Abs. 5 EGKS-Vertrag bleibt die Verkehrspolitik, soweit der Vertrag nichts anderes bestimmt, den gesetzlichen Vorschriften und Durchführungsbestimmungen eines jeden Mitgliedsstaates unterworfen. Da der Vertrag über die hier interessierende Frachtverteilung auf dem Rhein keine Bestimmungen enthält, gilt insoweit das nationale Recht (ebenso Urteil des II. Zivilsenats des Bundesgerichtshofs vom 1. April 1976 - II ZR 105/74 = MDR 1976, 738).

Selbst wenn man eine ergänzende Heranziehung der Bestimmungen des EWG-Vertrages als zulässig unterstellt (vgl. dazu Brunner, Handbuch für Europäische Wirtschaft, Art. 232 EWG-Vertrag S. 240 f), bleibt das Ergebnis dasselbe. Nach Art. 76 EWG-Vertrag darf ein Mitgliedsstaat die verschiedenen bei Inkrafttreten dieses Vertrages geltenden Vorschriften in ihren unmittelbaren oder mittelbaren Auswirkungen auf die Verkehrsunternehmer anderer Mitgliedsstaaten im Vergleich zu den inländischen Verkehrs-

durch staatliche Maßnahmen, insbesondere marktlenkender Art bekämpft worden (vgl. das Gesetz betreffend die Aufhebung der Bekanntmachung des Bundesrats über die Errichtung von Betriebsverbänden in der Binnenschifffahrt vom 18. August 1917 - RGBL. S. 720 - und die Errichtung von Kleinschifferverbänden vom 19. Mai 1922 - RGBL. II S. 129 - und die Anpassungsverordnung vom 23. Dezember 1931 -

RGBL. I S. 783), die von dem Reichsgesetz vom 16. Juni 1933 (RGBL. II S. 317) abgelöst wurde. In § 1 b letztgenannten Gesetzes wurde der Reichsverkehrsminister ermächtigt, verkehrswirtschaftliche Maßnahmen zur Bekämpfung der Notlage der Binnenschiffer zu treffen, u.a. durch Verteilung des Fracht- und des Lagerguts. An die Stelle dieses Gesetzes ist das heute noch geltende Gesetz über den gewerblichen Binnenschiffsverkehr getreten.

II.

Dem Berufungsgericht ist darin beizutreten, daß der in den Art. 1, 4 der Revidierten Rheinschiffahrtsakte vom 17. Oktober 1868 in der Neufassung des deutschen Wortlauts vom 11. März 1969 (BGBl. II S. 597) zum Ausdruck kommende Grundsatz der Schifffahrtswirtschaftsfreiheit nur den grenzüberschreitenden Verkehr mit Personen oder Waren erfaßt, auf den das Gesetz über den gewerblichen Binnenschiffsverkehr nach seinem § 42 Abs. 1 nicht anzuwenden ist. Die Rheinuferstaaten können ihre nationale Schifffahrt, um die es hier geht, ihrer eigenen allgemeinen Wirtschaftsgesetzgebung unterstellen (Ipsen, Europäisches Gemeinschaftsrecht S. 869 f; Scheuner, Rechtsfragen der Rheinschifffahrt, Schriften des Instituts für ausländisches internationales Wirtschaftsrecht Bd. 6 S. 69, 181; vgl. auch Zuleeg, Verkehr und Gemeinschaftsrecht, S. 38).

unternehmern nicht ungünstiger gestalten, es sei denn, daß der Rat einstimmig etwas anderes billigt, was in dem hier interessierenden Zusammenhang bisher nicht geschehen ist. Das Gesetz über den gewerblichen Binnenschiffsverkehr ist danach in den Vertrag "eingebracht" und daher nicht von ihm berührt worden.

Die FrachtverteilungsVO ist allerdings erst im Jahre 1967 erlassen worden. Ob insoweit Art. 76 EWG-Vertrag eingreift, kann dahinstehen, weil es in diesem Rechtsstreit nicht um die Auslegung dieser Vorschrift geht. Strittig ist allein, ob die FrachtverteilungsVO als innerstaatliche Norm die Klägerin in ihren Rechten beeinträchtigt hat. Daß Angehörige von Mitgliedsstaaten der EWG als Privatschiffer durch die FrachtverteilungsVO benachteiligt worden sind, hat die Klägerin nicht behauptet und das Berufungsgericht daher auch nicht geprüft und festgestellt.

IV.

1. Dem Berufungsgericht hat der unter Beweis gestellte Vortrag der Klägerin, der Schifferbetriebsverband habe gegenüber den beiden holländischen Reedereien mit Kenntnis der Wasser- und Schifffahrtsdirektion D in Geheimabkommen auf eine volle Durchführung der FrachtverteilungsVO verzichtet, nicht genügt, um feststellen zu können, daß die Beklagte rechtswidrig in Rechte der Klägerin eingegriffen hat. Die Revision rügt, das Berufungsgericht habe übersehen, daß die Beklagte nach dem im Revisionsrechtszug als richtig zu unterstellenden Vortrag der Klägerin allein von dieser die volle Einhaltung der Andienungspflicht nicht habe verlangen können. Im Ergebnis hat

das Berufungsgericht rechtsbedenkenfrei Ansprüche der Klägerin unter diesem Gesichtspunkt abgelehnt.

2. Die Revision verweist vergeblich darauf, daß sich die beiden ebenfalls von der Andienungspflicht betroffenen holländischen Reedereien "faktisch" erfolgreich auf die vom Berufungsgericht angenommene Teilnichtigkeit der FrachtverteilungsVO berufen hätten, so daß allein noch die Klägerin als Andienungspflichtige übriggeblieben sei. Dem kann aus Rechtsgründen nicht gefolgt werden.

Die FrachtverteilungsVO erfaßte alle Reedereien, die die dort genannten Kohletransporte durchführten. Die Wasser- und Schifffahrtsdirektion D [REDACTED] hat die beiden holländischen Reedereien zur Beachtung der Verordnung angehalten. Davon geht auch die Revision aus. Insofern kann von einer unzulässigen Benachteiligung der Klägerin nicht die Rede sein.

3. Selbst wenn die Beklagte, was für das Revisionsverfahren unterstellt werden mag, Absprachen zwischen dem Schifferbetriebsverband und den beiden holländischen Reedereien hingenommen hat, gegen deren Abschluß sie auf Grund ihrer Aufsichtsbefugnisse nach § 12 BinnSchVerkG hätte einschreiten können und müssen, würde daraus noch nicht folgen, daß die Beklagte der Klägerin ein Sonderopfer abverlangt hat, wie die Revision meint.

Es fehlt jeder Anhalt dafür, daß es der Klägerin anders als den holländischen Reedereien verwehrt gewesen ist, sich ebenso wie diese und wie es § 1 BinnSchVerkG in erster Linie vorsieht, vertraglich mit dem Schifferbetriebsverband über die Andienung und deren Umfang zu einigen. Im übrigen würde die Anwendung der FrachtverteilungsVO

gegenüber der Klägerin auch dann rechtmäßig gewesen sein, wenn der Vortrag der Klägerin zuträfe. Die von ihr behaupteten Absprachen konnten sie nicht von der Erfüllung der Andienungspflicht befreien.

Es kämen allenfalls Schadensersatzansprüche der Klägerin in Betracht, wenn die Beklagte mit den holländischen Reedereien und dem Schifferbetriebsverband bewußt zum Nachteil der Klägerin zusammengearbeitet hätte. Eine solche Zusammenarbeit hat die Klägerin aber - wie das Berufungsgericht festgestellt hat - nicht behauptet. Hiergegen wendet sich die Revision nicht.

4. Das Berufungsgericht hat abschließend ausgeführt: Die Bediensteten der Wasser- und Schifffahrtsdirektion D[REDACTED] hätten bis zur abschließenden Klärung dieser schwierigen Frage bei einer gerichtlichen Überprüfung der Bußgeldbescheide von einer Andienungspflicht der Klägerin auch hinsichtlich der Frachtverträge ausgehen können, in denen die der Klägerin nahestehende S[REDACTED] T[REDACTED] K[REDACTED] I[REDACTED] GmbH als Hauptfrachtführer und die Beklagte als Unterfrachtführer tätig geworden sei. Gegen diese rechtsbedenkenfreien Ausführungen wendet sich die Revision nicht.

V.

Die Revision war daher mit der Kostenfolge aus
§ 97 ZPO zurückzuweisen.

Nußgens

Dr.Tidow

Dr.Peetz

Lohmann

Kröner