

Nachschlagewerk: ja

BGHZ : ja

WaStrG § 1 Abs. 3

Zum Erwerb des Eigentums an Teilen einer BundeswasserstraÙe, die ein Land zur Errichtung eines Hafens in Anspruch nimmt.

BGH, Urt. v. 6. Dezember 1984 - III ZR 147/83 - OLG Celle
LG Stade

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

III ZR 147/83

URTEIL

Verkündet am: 6. Dezember 1984
Freitag,
Justizobersekretär
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der Bundesrepublik Deutschland,
vertreten durch den Bundesminister für Verkehr,
dieser vertreten durch den Präsidenten der Wasser- und
Schiffahrtsdirektion Nord, H[REDACTED]ufer [REDACTED], [REDACTED],

Klägerin und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

g e g e n

das Land Niedersachsen,
vertreten durch den Ministerpräsidenten, dieser vertreten
durch den Regierungspräsidenten in L[REDACTED], H[REDACTED]-
straße [REDACTED], L[REDACTED],

Beklagten und Revisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigte: Rechtsanwälte Dr. [REDACTED] und
Dr. [REDACTED] -

Der III. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 6. Dezember 1984 durch den Vorsitzenden Richter Dr. Krohn und die Richter Dr. Tidow, Kröner, Dr. Engelhardt und Dr. Werp für Recht erkannt:

Die Revision der Klägerin gegen das Urteil des 17. Zivilsenats des Oberlandesgerichts Celle vom 21. Juni 1983 wird zurückgewiesen.

Die Klägerin trägt die Kosten des Revisionsrechtszuges.

Von Rechts wegen

Tatbestand

Die Parteien streiten über das Eigentum an bestimmten Wasserflächen der Elbe im Bereich der G[REDACTED] in C[REDACTED], die das beklagte Land Niedersachsen für Hafenerweiterungszwecke in Anspruch genommen hat.

Das beklagte Land errichtete dort in den Jahren ab 1968/69 nordwestlich der Alten Liebe einen Fährhafen (mit der zunächst erbauten Norwegenpier), die Neue Seebäderbrücke (mit einer sog. Ro-Ro-Anlage) und einen Yachthafen. Es beansprucht unter Berufung auf § 1 Abs. 3 Satz 2 WaStrG das Eigentum an den streitigen Hafenwasserflächen.



Die klagende Bundesrepublik Deutschland ist demgegenüber der Ansicht, ihr Eigentum an den streitigen Wasserflächen der in der Elbe errichteten neuen Häfen nicht verloren zu haben.

Das Landgericht hat dem Antrag der Klägerin auf Feststellung ihres Eigentums stattgegeben, soweit sich die Wasserflächen auf der Stromseite der unter der Seebäderbrücke und der Ro-Ro-Anlage parallel zum Elbstrom angebrachten Spundwand befinden. Den weitergehenden Klageantrag hat es abgewiesen. Die dagegen gerichtete Berufung der Klägerin hat das Oberlandesgericht zurückgewiesen.

Hiergegen wendet sich die Revision der Klägerin, die das beklagte Land zurückzuweisen begehrt.

Entscheidungsgründe

Die Revision ist nicht begründet.

I.

Das Berufungsgericht hat den Rechtsweg zu den ordentlichen Gerichten (§ 13 GVG) zutreffend bejaht; es hat ohne Rechtsirrtum angenommen, daß die in § 30 Abs. 2 des Gesetzes über den Staatsvertrag, betreffend den Übergang der Wasserstraßen von den Ländern auf das Reich vom 29. Juli 1921 (RGBl. S. 961) - Staatsvertrag (StV) 1921 - enthaltene Schiedsgerichtsklausel der Zulässigkeit der Klage nicht entgegensteht, und das nach § 256 ZPO erforderliche Feststellungsinteresse der Klägerin rechtsirrtumsfrei für gegeben erachtet (vgl. Senatsurteil BGHZ 69, 284, 286 m.w.Nachw.).

II.

In der Sache selbst hat das Berufungsgericht die Eigentumsfeststellungsklage, soweit es darüber noch zu befinden hatte, in Übereinstimmung mit dem Landgericht abgewiesen, weil das beklagte Land nach § 1 Abs. 3 Satz 2 WaStrG Eigentümer der insoweit streitigen Hafengewässerflächen geworden sei.

Das greift die Revision vergeblich an.

1. Das Berufungsgericht ist zutreffend davon ausgegangen, daß die streitigen Wasserflächen, bevor sie ab 1968/69 in die hier in Frage stehenden Hafenerweiterungsmaßnahmen des beklagten Landes einbezogen wurden, im Eigentum der Klägerin standen.

Wer ursprünglich, in früheren Jahrhunderten, Eigentümer war, sofern ein Eigentumsrecht damals überhaupt in Betracht kam, kann auf sich beruhen. Als Teile der Binnenwasserstraße Elbe sind die Flächen jedenfalls unter der Geltung der Weimarer Reichsverfassung von 1919 auf das Deutsche Reich übergegangen und mit Inkrafttreten des Grundgesetzes nach Art. 89 Abs. 1 GG und § 1 des Gesetzes über die vermögensrechtlichen Verhältnisse der Bundeswasserstraßen vom 21. Mai 1951 (BGBl. I S. 352) Eigentum der Klägerin geworden (Senatsurteile BGHZ 67, 152, 153 ff. = LM GrundG Art. 89 Nr. 3; BGHZ 69, 284, 286 ff. = LM GrundG Art. 89 Nr. 4; vgl. auch Senatsurteil vom 1. Dezember 1983 - III ZR 183/82 = MDR 1984, 823).

2. Die Klägerin hat ihr Eigentum an den streitigen Wasserflächen mit Errichtung der von dem beklagten Land in Erweiterung des Hafens von C[REDACTED] neu angelegten Ha-

fenanlagen verloren. Das Eigentum ist nach § 1 Abs. 3 WaStrG auf das beklagte Land übergegangen.

a) Nach dieser Vorschrift kann das jeweilige Land, soweit die Erfüllung der Verwaltungsaufgaben des Bundes nicht beeinträchtigt wird, das Eigentum des Bundes an den Seewasserstraßen und an den angrenzenden Mündungstrichtern der Binnenwasserstraßen unentgeltlich nutzen, wenn die Nutzung öffentlichen Interessen dient, insbesondere auch zur Errichtung von Hafenanlagen (Satz 1 Nr. 1). Das Land wird Eigentümer der so gewonnenen Land- und Hafenflächen und errichteten Bauwerke (Satz 2). Der Eigentumsübergang tritt dabei unmittelbar kraft Gesetzes ein, rechtsgeschäftliche Übertragungsakte sind nicht erforderlich (vgl. Friesecke, Bundeswasserstraßengesetz 2. Aufl. § 1 Anm. 18; Mintzel, Bundeswasserstraßengesetz § 1 Anm. 13).

b) § 1 Abs. 3 WaStrG ist auf den Streitfall anwendbar.

Das Bundeswasserstraßengesetz vom 2. April 1968 (BGBl. II S. 173) ist nach seinem § 59 am Tage nach seiner Verkündung, d.h. am 10. April 1968 in Kraft getreten. Die in Frage stehenden Hafenbaumaßnahmen des beklagten Landes sind nach den Feststellungen des Berufungsgerichts nach diesem Zeitpunkt erfolgt.

Soweit das beklagte Land, wie es vorträgt, nach der großen Sturmflut des Jahres 1962 und vor Inkrafttreten des Bundeswasserstraßengesetzes im Bereich der G[] in C[] umfangreiche Landaufspülungen in der Elbe durchgeführt hat, sind diese Landgewinnungsmaßnahmen nicht Gegenstand des vorliegenden Rechtsstreits (vgl. dazu § 2 Buchst. a StV 1921 und Senatsurteil BGHZ

67, 152, 156 ff.). Die Parteien streiten hier um das Eigentum nicht an Land-, sondern nur an Wasserflächen, und zwar an solchen, die nach dem 10. April 1968 in einen Hafen einbezogen worden sind.

c) Ob eine Änderung der eigentumsrechtlichen Verhältnisse bereits mit der Errichtung der sog. Norwegenpier eingetreten ist, die im Zuge der Hafenbaumaßnahmen des beklagten Landes ab 1968/69 zuerst angelegt und, auf Pfeilern und Pfählen ruhend, senkrecht zum Ufer in die Elbe hineingebaut wurde, bedarf nicht der Entscheidung (vgl. insoweit Senatsurteil BGHZ 69, 284, 288 ff.). Diese Pieranlage liegt heute, nach Errichtung der Nordwestmole ab 1971 und der Neuen Seebäderbrücke mit Zufahrtsdamm in den Jahren 1976/77, im Fährhafen. Die mit der Norwegenpier überbaute Wasserfläche bildet einen Teil der Wasserfläche des Fährhafens und teilt deren rechtliches Schicksal.

d) Die Voraussetzungen des § 1 Abs. 3 Satz 1 Nr. 1 WaStrG, unter denen das beklagte Land das Eigentum des Bundes an den streitigen Wasserflächen unentgeltlich nutzen konnte, sind gegeben.

aa) Die streitigen Flächen liegen im Mündungstrichter der Elbe.

Seewärtige Grenze der Binnenwasserstraße Elbe ist nach lfd. Nr. 6 der Anlage zu § 1 Abs. 1 Nr. 1 WaStrG die Verbindungslinie zwischen der Kugelbake bei Döse und der westlichen Kante des Deichs des Friedrichskoogs (Dieksand).

Die binnenwärtige Grenze des Mündungstrichters der Elbe verläuft dort, wo der Fluß in seinem Lauf zum Meer

den Charakter eines Binnengewässers im geographischen Sinne verliert und nach seiner flächenmäßigen Gestalt den Charakter der offenen See annimmt, d.h. die bis dahin etwa parallel verlaufenden Ufer sich trichterförmig zur offenen See hin erweitern (vgl. Senatsurteil BGHZ 69, 284, 293; BVerwG Buchholz 445.5 § 1 WaStrG Nr. 1). Eine solche Erweiterung setzt im Mündungsbe- reich der Elbe schon oberhalb von C [REDACTED] ein, wie das Berufungsgericht in Übereinstimmung mit den Parteien ohne Rechtsirrtum angenommen hat, nämlich etwa dort, wo die schleswig-holsteinische Küste gegenüber von Ottern- dorf weit nach Norden zurücktritt.

bb) Daß die in Frage stehenden Maßnahmen des beklag- ten Landes die Erfüllung der Verwaltungsaufgaben des Bundes beeinträchtigten (vgl. dazu Friesecke aaO § 1 Anm. 17; Mintzel aaO § 1 Anm. 7), hat das Berufungsge- richt verneint. Dagegen sind rechtliche Bedenken nicht zu erheben. Nach den vom Berufungsgericht getroffenen Fest- stellungen lagen die zur Errichtung der beiden Häfen in Anspruch genommenen Flächen bei Ebbe überwiegend trocken und dienten nicht dem Schiffsverkehr. Die Revision er- hebt insoweit auch keine Einwände.

Unter diesen Umständen kann dahinstehen, ob die In- angrieffnahme von Nutzungen nach § 1 Abs. 3 Satz 1 Nr. 1 WaStrG als Voraussetzung eines Eigentumsübergangs in je- dem Fall der vorhergehenden Feststellung der zuständigen Wasser- und Schifffahrtsbehörde des Bundes bedarf, daß des- sen Verwaltungsaufgaben nicht beeinträchtigt werden, wie es im Schrifttum zum Teil gefordert wird (vgl. Mintzel aaO § 1 Anm. 4 C II). Das beklagte Land hat im übrigen unwidersprochen vorgetragen, seinen Hafenbaumaßnahmen habe ein Planfeststellungsverfahren (§§ 98 ff. NWG) zugrunde gelegen, in dem Einwendungen der Klägerin berücksichtigt worden seien.

cc) Zwischen den Parteien ist außer Streit, daß die von dem beklagten Land ausgeübte Nutzung der in Anspruch genommenen Wasserflächen jedenfalls insoweit öffentlichen Interessen dient, als es um den Fährhafen und den Schiffsterminal (Seebäderbrücke mit Ro-Ro-Anlage) geht. Die Nutzung erfolgt insoweit insbesondere zu Zwecken der Personenbeförderung und des Umschlags von Gütern für die Versorgung der Wirtschaft und der Bevölkerung. Das liegt im öffentlichen Interesse.

Für die Nutzung hinsichtlich des Yachthafens gilt entgegen den von der Klägerin im Revisionsverfahren erstmals erhobenen Bedenken nichts anderes. Ob insoweit, wie die Revisionserwiderung meint, in der Annahme des Berufungsgerichts, das Vorliegen eines öffentlichen Interesses sei zwischen den Parteien nicht streitig, eine das Revisionsgericht nach § 561 Abs. 2 ZPO bindende tatrichterliche Feststellung liegt, kann auf sich beruhen. Die Nutzung der streitigen Flächen dient jedenfalls auch insoweit öffentlichen Interessen, als es um den von dem beklagten Land geschaffenen Yachthafen (Seglerhafen, Sportboothafen) geht.

Öffentliche Interessen liegen vor, wenn die Nutzung nicht nur den privatwirtschaftlichen Belangen einzelner oder den Interessen des Landesfiskus dient, sondern dem Wohl der Allgemeinheit (vgl. Friesecke aaO § 1 Anm. 18, § 19 Anm. 7, § 18 Anm. 4; Mintzel aaO § 1 Anm. 10). Im Gesetz selbst sind insoweit beispielhaft Maßnahmen zur Landgewinnung, Boden- und Wasserentnahme, Errichtung von Hafenanlagen, für den Küstenschutz und Wasserabfluß sowie für die Durchführung des Badebetriebs aufgeführt (§ 1 Abs. 3 Satz 1 Nr. 1 WaStrG). Es muß sich somit um landeshoheitliche Maßnahmen zur Verbesserung der Landeskultur,

der sonstigen landeswirtschaftlichen Entwicklung, der
Vorsorge für die Volksgesundheit oder ähnliche Belange
handeln (vgl. Mintzel aaO).

Der Gesetzgeber des Bundeswasserstraßengesetzes hat
hinsichtlich der "Errichtung von Hafenanlagen" nicht un-
terschieden, ob es sich dabei im Einzelfall um Anlagen
handelt, die dem Verkehrs- und Umschlagsinteresse der
Allgemeinheit zu dienen bestimmt sind, oder aber um
solche, die zur Förderung sportlicher Zwecke und im Er-
holungsinteresse der Bevölkerung oder aus anderen Gründen
angelegt worden sind. Entscheidend ist nur, daß Belange
berührt werden, die über bloß fiskalische Interessen des
Staates und den rein privaten Lebensbereich einzelner
hinausgehen und deren sachgerechte Wahrnehmung deshalb -
jedenfalls grundsätzlich - zu den (schlicht-)hoheitlichen
Aufgaben der öffentlichen Hand zählt. So liegt es hier.

Soweit die Revision geltend macht, Seglerhäfen dien-
ten nicht landeshoheitlichen Maßnahmen, weil sie nur von
einem eng begrenzten Kreis interessierter Privatleute
genutzt würden und ein öffentlicher Zugang für jedermann
ausgeschlossen sei, ist dem jedenfalls im Streitfall
nicht zu folgen. Der von dem beklagten Land hier ange-
legte Yachthafen bietet mehr als 250 Booten Platz. Die
Klägerin trägt selbst vor, der Yachthafen könne nicht
nur von den Mitgliedern der Segler-Vereinigung C. [REDACTED]
e.V., mit der das beklagte Land einen Mietvertrag ge-
schlossen habe, sondern auch von Mitgliedern anderer Ver-
eine und von nicht organisierten Wassersportlern benutzt
werden.

Für eine Nutzung im öffentlichen Interesse spricht zudem, daß auch ein Yachthafen - wie jeder andere Hafen - verkehrlichen Interessen und damit dem Gemeinwohl dient, und nicht zuletzt, daß die Schaffung eines gesonderten Hafens oder Hafenteils mit eigenen Anlege- und Liegestellen für Sportboote durch Entflechtung des Verkehrs auch für die allgemeine Schifffahrt Erleichterungen mit sich bringt und damit insgesamt zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf dem Wasser beiträgt. Es darf auch nicht außer Betracht bleiben, daß die Anlegung eines Sporthafens die jeweilige örtliche Infrastruktur verbessert und damit die landeswirtschaftliche Entwicklung, insbesondere auf dem gerade auch für die Küstenländer wichtigen Gebiet des Fremdenverkehrs, allgemein fördert. Der Klägerin kann deshalb nicht darin gefolgt werden, daß die Nutzung der streitigen Flächen als Yachthafen (Seglerhafen, Sportboothafen) nicht dem öffentlichen Interesse diene.

e) Das beklagte Land ist damit nach § 1 Abs. 3 Satz 2 WaStrG kraft Gesetzes Eigentümer der durch seine Maßnahmen gewonnenen Land- und Hafenflächen und errichteten Bauwerke geworden. Der Erwerb des Eigentums an den Hafenflächen umfaßt dabei entgegen der Meinung der Revision nicht nur das durch die Maßnahmen gewonnene Land und die errichteten Bauwerke, sondern auch die durch die Errichtung der Hafenanlagen gewonnenen Hafenwasserflächen, um die es hier geht.

Dies folgt nicht nur aus dem Wortlaut der Vorschrift, dafür sprechen auch ihr Sinn und Zweck, wie sie sich aus dem Regelungszusammenhang in Verbindung mit der Entstehungsgeschichte des Gesetzes ergeben.

aa) Das Berufungsgericht hat zutreffend darauf hingewiesen, daß unter "Hafenflächen" nach natürlichem Sprachempfinden nicht nur (feste) Landflächen zu verstehen sind, die zum Hafen gehören, sondern auch das (mit Wasser gefüllte) Becken des Hafens. Nach dem Sprachgebrauch ist Hafen ein meist ausgebauter Liegeplatz für Schiffe in geschützter Lage (vgl. Brockhaus-Enzyklopädie Bd. 24 S. 283). Als Hafen wird ein Gewässerteil bezeichnet, der sich von den angrenzenden Gewässerteilen dadurch abhebt, daß er durch seine natürliche oder künstliche Ausgestaltung den sich dort aufhaltenden Wasserfahrzeugen gesteigerten Schutz gewährt (vgl. Friesecke aaO § 45 Anm. 4 m.w.Nachw.). Daß unter Hafenflächen nicht nur Land-, sondern auch Wasserflächen zu verstehen sind, ergibt sich nach dem Wortlaut des § 1 Abs. 3 Satz 2 WaStrG eindeutig auch aus dem Umstand, daß das Gesetz von gewonnenen "Land- und Hafenflächen" spricht. Die (besondere) Erwähnung der "Hafenflächen" wäre überflüssig, wenn damit nur Landflächen gemeint wären.

Ob dem Berufungsgericht darin zu folgen ist, daß unter dem Begriff "Errichtung von Hafenanlagen" in § 1 Abs. Satz 1 Nr. 1 WaStrG die Schaffung eines Hafenbeckens nicht falle, und ob dies der vom Berufungsgericht angeführten Entscheidung des OLG Hamburg (VkB1. 1976, 490) zu entnehmen ist, die sich mit der Auslegung eines Kaufvertrages befaßt, der bestimmte Grundstücke im Bereich des früheren Fährhafens Fehmarnsund betrifft, kann dahinstehen. Dem Berufungsgericht ist jedenfalls insoweit zu folgen, als zu den durch die "Errichtung von Hafenanlagen" (§ 1 Abs. 3 Satz 1 Nr. 1 WaStrG) "gewonnenen Hafenflächen" (§ 1 Abs. 3 Satz 2 WaStrG) auch ein dadurch geschaffenes Hafenbecken gehören kann. Das wird durch den Wortlaut der Vorschrift zwanglos gedeckt.

Soweit die Revision geltend macht, von "gewonnenen" Flächen könne nur gesprochen werden, wenn früher mit Wasser bedeckte Flächen zu Land würden, nicht aber auch dann, wenn sich wie hier am "Aggregatzustand" schon immer vorhanden gewesener Flächen und am bisherigen "Bestand" eines Gewässers nichts ändere, sondern nur eine Änderung in der Funktion der strittigen Wasserflächen eintrete, ist ihr nicht zu folgen. Das zeigt gerade der vorliegende Fall: Es entspricht durchaus natürlichem Sprachempfinden, bei den hier geschaffenen beiden Häfen auch hinsichtlich der Flächen der eigentlichen Hafenbecken davon zu sprechen, sie seien aus der Elbe "gewonnen" worden. Daß eine solche Auslegung "an dem begrifflichen Zusammenspiel und der inhaltlichen Korrespondenz der Bestimmung des § 1 Abs. 3 Satz 1 Nr. 1 WaStrG mit der Vorschrift des § 1 Abs. 3 Satz 2 WaStrG vorbeigehe", wie die Revision meint, trifft nicht zu.

bb) Das Berufungsgericht hat weiter mit Recht darauf hingewiesen, daß durch die Errichtung von Hafenanlagen, wie sie hier geschaffen wurden, ein erheblicher wirtschaftlicher Wert entstanden ist, für den das beklagte Land hohe öffentliche Mittel hat aufwenden müssen. Zu den so geschaffenen Werten gehören aber nicht nur das zu diesem Zweck etwa aufgespülte Land und die errichteten Bauwerke, sondern auch ein durch die baulichen Maßnahmen entstandenes Hafenbecken. Das zeigt sich gerade dann, wenn durch die Hafenbaumaßnahmen - wie hier - die zu Hafenbecken umgestalteten Wasserflächen erst für die Schifffahrt geeignet wurden. Diese Überlegungen sprechen für eine Einbeziehung auch von Hafenwasserflächen in den nach § 1 Abs. 3 Satz 2 WaStrG angeordneten Eigentumsübergang. Denn dieser dient auch zum Ausgleich der Aufwendungen, die das jeweilige Land im öffentlichen Interesse aufgewendet hat (nur dann,

nämlich bei Flächen, die nach § 1 Abs. 3 Satz 1 Nr. 1 WaStrG gewonnen worden sind, erfolgt ein Eigentumsübergang).

cc) Aus der Entstehungsgeschichte des Gesetzes ergibt sich nichts anderes.

Im Regierungsentwurf eines Bundeswasserstraßengesetzes war § 1 Abs. 3 WaStrG noch nicht enthalten (vgl. BT-Drucks. V/352 S. 3, 19/20). Die Vorschrift wurde, soweit es um ihren hier in Frage stehenden Teil geht (unentgeltliche Nutzung zur "Errichtung von Hafenanlagen" und Eigentum des Landes an so "gewonnenen Land- und Hafenflächen"), während der Ausschußberatungen nach Verhandlungen zwischen den Bundesressorts einerseits und den Vertretern der Küstenländer andererseits eingefügt (vgl. Kurzprotokoll der 26. Sitzung des Verkehrsausschusses vom 18. Januar 1967 S. 2/3, 9/10; der 27. Sitzung vom 19. Januar 1967 S. 2; Schriftl. Bericht des Verkehrsausschusses, BT-Drucks. V/146 S. 2, 7). Dies geschah im Zusammenhang mit der Beilegung des Streits zwischen dem Bund und den Ländern darüber, ob zu den Seewasserstraßen nur die betonnten und gebaggerten Schifffahrtswege oder die Küstengewässer in ihrer gesamten Ausdehnung gehörten (vgl. BT-Drucks. V/352 S. 31, 39; Kurzprotokoll der 20. Sitzung des Verkehrsausschusses vom 19. Oktober 1966 S. 6/7). Eine Unterscheidung nach Hafenland- und Hafenwasserflächen läßt sich den Gesetzesmaterialien nicht entnehmen (vgl. insbesondere das vorgenannte Ausschußprotokoll vom 19. Januar 1967 S. 2 und BT-Drucks. V/1469 S. 2), mögen auch bei den Beratungen Fragen der Landgewinnung und des Küstenschutzes im Vordergrund der Überlegungen gestanden haben.

Während der späteren nochmaligen Behandlung in den Ausschüssen wurde die Vorschrift noch konkretisiert und ergänzt (vgl. Stenographisches Protokoll der 41. Sitzung des Rechtsausschusses vom 20. April 1967 S. 7 - 16; Kurzprotokoll der 35. Sitzung des Verkehrsausschusses vom 11. Mai 1967 S. 2 - 7; Schriftlicher Bericht des Rechtsausschusses, BT-Drucks. V/2215 S. 1/2, 4/5) und in dieser Fassung vom Bundestag zunächst angenommen (vgl. Plenarprotokoll der 131. Sitzung des Bundestags vom 8. November 1967 S. 6700 ff.). Im weiteren Gesetzgebungsverfahren, in dem der Bundesrat den Vermittlungsausschuß anrief und sein nach Durchführung des Vermittlungsverfahrens eingelegter Einspruch gegen das vom Bundestag beschlossene Gesetz vom Bundestag zurückgewiesen wurde, sind Änderungen des § 1 Abs. 3 WaStrG dann jedenfalls im Ergebnis nicht mehr erfolgt (vgl. Niederschrift über die 27. Sitzung des Ausschusses für Gesundheitswesen des Bundesrats vom 23. November 1967 S. 3 - 6; Niederschrift über die 324. Sitzung des Rechtsausschusses des Bundesrats vom 23. November 1967 S. 9 - 20; BR-Drucks. 563/1/67 S. 1 ff. mit Ergänzungsblatt; Bericht über die 317. Sitzung des Bundesrats vom 1. Dezember 1967 S. 275 f.; BT-Drucks. V/2337 und V/2554; Plenarprotokoll der 153. Sitzung des Bundestags vom 8. Februar 1968 S. 7861 f.; Bericht über die 319. Sitzung des Bundesrats vom 9. Februar 1968 S. 2 ff.; BT-Drucks. V/2568; Plenarprotokoll der 156. Sitzung des Bundestags vom 14. Februar 1968 S. 8033; BGBI. 1968 II S. 173).

Daß vom gesetzlichen Eigentumsübergang auf das jeweilige Land nach § 1 Abs. 3 Satz 2 WaStrG Wasserflächen nicht mitumfaßt werden sollten, wie die Revision meint, kann den Gesetzesmaterialien hiernach nicht entnommen werden.

f) Ist dem Berufungsgericht somit darin zu folgen, daß unter "Hafenflächen" im Sinne des § 1 Abs. 3 Satz 2 WaStrG nicht nur das feste Land, sondern auch Hafenwasserflächen zu verstehen sind (ebenso Friesecke, Bundeswasserstraßengesetz 1. Aufl. § 1 Anm. 18; a.A. in der 2. Aufl.), so hat die Errichtung von Hafenanlagen allerdings nicht in jedem Fall zur Folge, daß ein dadurch gewonnenes Hafenbecken Eigentum des Landes wird, das den Hafen errichtet hat. Es sind vielmehr auch insoweit die Grundsätze anzuwenden, von denen der Senat - im Anschluß an die Rechtsprechung bereits des Reichsgerichts (vgl. RG PrVB1 1912/13, 895 und 897) - in seinen Urteilen BGHZ 67, 152, 153/154 und insbesondere BGHZ 69, 284, 289 f. ausgegangen ist.

Die Frage, ob die im Bereich eines Hafens gelegenen und dessen Betrieb dienenden Wasserflächen als Teil des Hafens oder als Teil des Gewässers anzusehen sind, an dem der Hafen liegt, läßt sich nicht allgemein beantworten. Für die Zuordnung dieser Flächen ist vielmehr auf die Verhältnisse des jeweiligen Einzelfalls abzustellen. Bilden die Wasserflächen des Hafens mit dem Gewässer, an dem er liegt, eine natürliche Einheit, so stellen sich die Ufer des Hafens zugleich als Ufer des Gewässers dar; seine Flächen sind dann Bestandteile des Gewässers. Sind die Wasserflächen des Hafens dagegen von dem Gewässer deutlich abgegrenzt und bilden sie bei natürlicher Betrachtungsweise ein in sich geschlossenes selbständiges Ganzes, das mit dem Gewässer nur durch eine Zufahrt oder einen Stichkanal verbunden ist, so sind die Flächen kein Bestandteil des Gewässers, sondern als selbständiges Gewässer anzusehen. Dabei ist auf das äußere Erscheinungsbild abzustellen, wie es sich bei ungezwungener Betrachtung darstellt (Senat aaO).

Das Berufungsgericht hat dies nicht verkannt. Es hat festgestellt, daß der von dem beklagten Land geschaffene Fährhafen von der in die Elbe ragenden Nordwestmole und der daran anschließenden (geschlossenen) Spundwand einerseits und durch den Zufahrtsdamm zur Neuen Seebäderbrücke und der Spundwand, auf der diese Seebäderbrücke steht, andererseits deutlich von der Elbe abgetrennt und nur durch eine Zufahrt mit dem Elbfahrwasser verbunden ist. Es hat weiter festgestellt, daß auch der Yachthafen durch die Neue Seebäderbrücke von der Elbe abgetrennt und lediglich eine schmale Zufahrt zum Elbstrom offen gehalten ist. Wenn es auf der Grundlage dieser Feststellungen einen Eigentumsübergang auf das beklagte Land angenommen hat, so ist das aus Rechtsgründen nicht zu beanstanden.

Einer Beweisaufnahme über den Verlauf der Mitteltidehochwasserlinie, wie die Revision meint, bedurfte es nicht. Anders als in dem Fall, der der Senatsentscheidung BGHZ 69, 284, 291 zugrunde lag, geht es im Streitfall nicht darum, bis zu welcher Seitenlinie das Deutsche Reich und die Klägerin Eigentümer der Elbe geworden sind, sondern darum, ob innerhalb dieser seitlichen Ausdehnung ein Eigentumsübergang auf das beklagte Land stattgefunden hat.

g) Für eine Einbeziehung nicht nur von Landflächen, sondern auch der durch die Errichtung der Hafenanlagen gewonnenen Wasserflächen im vorgenannten räumlichen Umfang in den Eigentumsübergang auf das Land sprechen sachliche Gründe.

Der innere Grund dafür, daß dem Deutschen Reich und jetzt der Klägerin in Abkehr von einer jahrhundertalten Rechtstradition das Eigentum an den verkehrswichtigen Wasserwegen übertragen ist, liegt in der praktischen Erleichterung der dem Reich und jetzt dem Bund obliegenden Unterhaltung und Verwaltung der Wasserstraßen (vgl. Senatsurteile BGHZ 67, 152, 157 f.; 69, 284, 289 f.; ferner BGHZ 47, 117, 127; Mintzel aaO § 1 Anm. 7; auch Friesecke ZfW 1962/63, 150, 155). Sinn und Zweck der als Kompromiß in das Gesetz aufgenommenen Bestimmung des § 1 Abs. 3 WaStrG, die in § 2 StV 1921 schon einen gewissen Vorläufer hat, liegen in der Abgrenzung der Interessensphären von Bund und Ländern. Einerseits ist dem Umstand Rechnung getragen, daß eine Wasserstraße als Verkehrsweg herkömmlicherweise nicht nur das dem durchgehenden Verkehr dienende eigentliche Fahrwasser umfaßt, sondern auch die seitlich davon mit Wasser bedeckte Fläche in ihrem ganzen Umfang. Andererseits soll vermieden werden, daß unnötig Flächen einbezogen sind und bleiben, die für die Unterhaltung und Verwaltung der Wasserstraße nicht unbedingt erforderlich sind. Die Abgrenzung nach räumlichen Kriterien erleichtert dabei die Frage nach der Zuordnung der jeweiligen Flächen (Senatsurteil BGHZ 69, 284, 289 f.).

Bei Berücksichtigung dieser Gesichtspunkte erscheint ein Übergang des Eigentums an den streitigen Wasserflächen von der Klägerin auf das beklagte Land sinnvoll und sachgerecht. Die räumliche Abgrenzung der beiden neu geschaffenen Häfen des Landes von der Binnenwasserstraße Elbe ist nach den Feststellungen des Berufungsgerichts bei ungezwungener Betrachtungsweise leicht und eindeutig erkennbar. Die jetzt in die beiden Häfen einbezogenen Flächen wurden und werden für Zwecke der Bundeswasserstraßenverwaltung nicht benötigt. Das auch von der Revision herausge-

stellte Anliegen (vgl. BGHZ 47, 117, 127), im Interesse einer einheitlichen Verwaltung zusammenhängende Gewässerteile nicht auseinanderzureißen, bleibt daher gewahrt.

h) Die Revision macht geltend, für eine Bestandsänderung von Bundeswasserstraßen oder Teilen von ihnen sei ausschließlich § 2 WaStrG maßgebend.

Diese Vorschrift betrifft indes nur solche Änderungen, die es erforderlich machen, die Anlage zum Gesetz zu ändern (vgl. § 2 Abs. 2 WaStrG). Handelt es sich - wie hier - nur um die Ausgliederung bestimmter eng umgrenzter Gewässerteile, so kommt die Bestimmung nicht zur Anwendung (vgl. Friesecke aaO § 2 Anm. 1; ders., Recht der Bundeswasserstraßen S. 51). Es kann deshalb dahinstehen, ob § 2 WaStrG überhaupt einen eigentums- und damit privatrechtlichen Inhalt hat. Im Streitfall ist (nur) § 1 Abs. 3 WaStrG einschlägig.

III.

Die Revision ist nach allem mit der Kostenfolge
aus § 97 Abs. 1 ZPO zurückzuweisen.

Krohn

Tidow

Kröner

Engelhardt

Werp