

Nachschlagewerk: ja
BGHZ: ja

BinnSchVerfG § 14; Revidierte Rheinschiffahrtsakte
 vom 17. Oktober 1868 Art. 3, 11, 27 und 34

- a) Streitigkeiten wegen Zahlung von Hafengeld gehören auch dann vor die Rheinschiffahrtsgerichte, wenn es sich bei dem Hafengeld um eine öffentlich-rechtliche Gebühr und nicht um ein privatrechtliches Entgelt handelt.
- b) Hafengeld kann auch dann verlangt werden, wenn ein Schiff einen am Rhein gelegenen (Strom-) Hafen lediglich zum Übernachten oder zum Warten auf Order aufsucht.
- c) Zur Frage, wann eine zum Umschlag von Waren geeignete Anlage als Hafen oder als Landungsplatz anzusehen ist und deshalb Hafenabgaben verlangt werden können.

BGH, Urt. v. 9. Dezember 1971 - II ZR 60/69 - Rheinschiffahrts-
 obergericht Köln
 Rheinschiffahrts-
 gericht Duisburg-
 Ruhrort

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 60/69

URTEIL

Verkündet am

9. Dezember 1971
Kaufmann,
Justizangestellte
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

des Schiffseigners Christoph B [REDACTED],
L [REDACTED] (E [REDACTED]), E [REDACTED]straße [REDACTED],

Beklagten und Revisionsklägers,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

gegen

die Stadt K [REDACTED], vertreten durch den Rat der Stadt,
dieser vertreten durch den Oberstadtdirektor, K [REDACTED],
A [REDACTED]platz,

Klägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

- 2 -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 9. Dezember 1971 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Stimpel und der Bundesrichter Liesecke, Dr. Schulze, Dr. Bauer und Dr. Tidow

für Recht erkannt:

Auf die Revision des Beklagten wird das Urteil des Rheinschiffahrtsobergerichts Köln vom 28. Februar 1969 aufgehoben.

Die Sache wird zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung, auch über die Kosten der Revision, an das Berufungsgericht zurückverwiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand

Die Klägerin, die Stadt Köln, besitzt seit vielen Jahren die Genehmigung, auf der linken Rheinseite am Oberländer Ufer (km 683,63 - 685,5) und daran anschließend bis km 690,7 auf 50 m Breite einen Hafen zu halten. Seit 1924 erhebt sie nach den jeweils gültigen Tarifen Hafengeld für Güterschiffe, die sich in diesem Gebiet aufhalten, ohne zu laden oder zu löschen. Mit der Klage fordert sie von dem Beklagten Hafengelder in Höhe von insgesamt 6.824,98 DM nebst Zinsen, weil acht seiner Motorgüterschiffe in der Zeit zwischen November 1963 und März 1966 wiederholt am Oberländer Ufer übernachtet oder auf Order



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



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

gewartet haben. Zur Erhebung dieses Betrages hält sie sich auf Grund der - im wesentlichen gleichlautenden - Verordnungen über Hafenabgaben in den öffentlichen Rheinhäfen im Lande Nordrhein-Westfalen vom 28. Dezember 1961 (GV. NW. 1962 S. 20) und vom 24. August 1964 (GV. NW. 1964 S. 273) für berechtigt. Beide Verordnungen sehen u. a. vor, daß in den von ihnen bezeichneten Häfen, darunter im "K[REDACTED]-R[REDACTED]-[REDACTED] Rheinkai km 683,63 - 690,7 lk. Ufer", ein tariflich festgelegtes Hafengeld für Güterschiffe zu erheben ist, die sich im Hafengebiet, ohne zu laden oder zu löschen oder außerhalb der gesetzlichen Lösch- und Ladefristen, aufhalten oder dort lediglich übernachten.

Der Beklagte erachtet die Forderung der Klägerin für unberechtigt. Er ist der Ansicht, daß die Klägerin im Bereich des Oberländer Ufers keinen Hafen unterhalte. Dort fehlten (und seien auch nicht vorgesehen) die für einen Hafen typischen Anlagen und Einrichtungen zum Umschlag und zum Niederlegen von Waren, weshalb dieser Bereich für das Laden und Löschen von Schiffen auch nicht benutzt werde. Der Beklagte hält weiter die Klageforderung deshalb für unbegründet, weil das Übernachten und das Warten auf Order zu den Bedürfnissen der durchgehenden Schifffahrt gehörten, hierfür aber nach den Bestimmungen der Revidierten Rheinschifffahrtsakte vom 17. Oktober 1868 - Mannheimer Akte (MA) - Gebühren nicht erhoben werden dürften.

Das Rheinschifffahrtsgericht und das Rheinschifffahrtsobergericht haben der Klage stattgegeben. Mit der

vom Berufungsgericht zugelassenen Revision verfolgt der Beklagte seinen Klagabweisungsantrag weiter. Die Klägerin beantragt, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe

I. Die Rheinschiffahrtsgerichte sind zur Entscheidung über die streitigen Hafengelder "kompetent", auch wenn es sich um öffentlich-rechtliche Gebühren und nicht um privatrechtliche Entgelte handeln sollte. Das ergibt sich aus § 14 Abs. 2 des Gesetzes über das gerichtliche Verfahren in Binnenschiffahrtssachen (BinnSchVerfG) in Verbindung mit Art. 34 Nr. II a MA. Allerdings heißt es in § 14 Abs. 2 BinnSchVerfG, daß nur die in Art. 34 MA (und seit der Neufassung des § 14 Abs. 2 BinnSchVerfG durch das Gesetz vom 6. Juli 1966 - BGBl. II 560 "nur die in Art. 34 und 34^{bis}" MA) bezeichneten "bürgerlichen Rechtsstreitigkeiten" und Strafsachen Rheinschiffahrtssachen sind. Auch spricht Art. 34 Nr. II a MA von Klagen "in Zivilsachen" wegen Zahlung der Lotsen-, Kran-, Waage-, Hafen- und Bohlwerksgebühren und ihres Betrages. Die Entstehungsgeschichte beider Vorschriften zeigt aber, daß unter diesen "Gebühren" nicht nur privatrechtliche Entgelte, sondern auch öffentlich-rechtliche Gebühren zu verstehen sind.

1. Die Rheinschiffahrtsgerichte sind aus den Rheinzollgerichten hervorgegangen. Diese waren auf Grund der Art. 81 ff der Mainzer Akte vom 31. März 1831 eingerichtet worden. Ihre Zuständigkeit hatte sich nach Art. 81

Nr. b der Akte auch auf die Behandlung und Entscheidung "a l l e r Streitigkeiten wegen Zahlung der Rheinschiff-fahrts-, Krah-, Wage-, Hafen-, und Werft- oder Bohlwerks-Gebühren und wegen ihres Betrages" erstreckt. Sie hatte demnach, wie der Hauptanwendungsfall, die Streitentscheidung über die nach Art. 14 ff der Akte zu zahlenden Schifffahrtsabgaben (Gebühr für das Schiff; Zoll für die Ladung) besonders verdeutlicht, auch hoheitliche Abgaben und Gebühren umfaßt. Daran hat sich durch die Mannheimer Akte nichts geändert. In dieser wurde zwar Art. 81 der Mainzer Akte wegen des Wegfalls der Schifffahrtsabgaben und mit Rücksicht auf eine erweiterte Zuständigkeitsregelung in Strafsachen sowie zur schärferen Abgrenzung zwischen Zivil- und Strafsachen neu gefaßt, eine Einschränkung der sonstigen Zuständigkeiten der in Rheinschifffahrtsgerichte umbenannten Rheinzollgerichte jedoch nicht vorgenommen (vgl. Ziff. 22 der Preußischen Denkschrift betr. die Revidierte Rheinschifffahrtsakte vom 17. Oktober 1868, Rheinurkunden Zweiter Teil Nr. 351, ferner das Protocoll Nr. 1 der Commission für die Revision der Rheinschifffahrts-Akte zu Art. 34 bis 44, abgedruckt in dem von der Zentral-Kommission für die Rheinschiff-fahrt herausgegebenen, sogenannten Blaubuch zur Revision der Rheinschifffahrts-Akte von 1831). Dabei erklärt sich die Verwendung des Begriffs "in Zivilsachen" in Art. 34 Abs. 2 MA, der nahezu wörtlich aus dem Preußischen Entwurf zur Revidierten Rheinschifffahrts-Akte übernommen worden ist, auch aus der bei Unterzeichnung der Mannheimer Akte noch herrschenden Fiskustheorie. Danach sah man alle finanziellen oder geldwerten Ansprüche des Staates und der öffentlichen Körperschaften (z. B. auf Steuern, Abgaben

oder Gebühren) als Zivilsachen an, indem man neben den Träger der hoheitlichen Gewalt die als besonderes Rechtssubjekt des Privatrechts betrachtete Staatskasse (den Fiskus) stellte.

2. Der Bundesgesetzgeber hat beim Erlaß des Gesetzes über das gerichtliche Verfahren in Binnenschiffahrts- und Rheinschiffahrtssachen vom 27. September 1952 (BGBl. I 641) den Bestimmungen der Mannheimer Akte ausdrücklich den Vorrang eingeräumt (§ 14 Abs. 1 des Gesetzes). Aus der Begründung des Regierungsentwurfs (Bundestagdrucksache Nr. 3303) geht hervor, daß der Kreis der Rheinschiffahrtssachen deswegen durch Verweisung auf Art. 34 MA festgelegt wurde, um Wiederholungen zu vermeiden. Der Bundesgesetzgeber hat mithin den Kreis der Rheinschiffahrtssachen nicht anders als die Mannheimer Akte umgrenzt. Deshalb besagen die Worte "bürgerliche Rechtsstreitigkeiten" in § 14 Abs. 2 BinnSchVerfG, daß alle Streitigkeiten der in Art. 34 Nr. II MA genannten Art, auch soweit sie ihrer Rechtsnatur nach öffentlich-rechtliche Streitigkeiten sein sollten, als bürgerliche Rechtsstreitigkeiten in dem Sinne anzusehen sind, daß für sie der Rechtsweg vor die Rheinschiffahrtsgerichte als ordentliche Gerichte (BGHZ 45, 237, 240) eröffnet ist.

II. 1. Hafengeld wird seit langem von Schiffen dafür erhoben, daß sie einen Hafen aufsuchen (RGZ 9, 243, 245; Mittelstein, Deutsches Binnenschiffahrtsrecht 2. Aufl. 1903 Bd. I S. 271; vgl. auch § 66 Abs. 1 BinnSchG; § 621 Abs. 2 HGB). Von dem Hafengeld ist das Ufergeld, auch Bohlwerksgebühr, Werftgeld oder Kaigebühr genannt (Trimter, Rechtsgrundlagen für Binnenhafengebühren, DVBl. 1965, 22), zu unterscheiden,

das beim Um- oder Überschlagen von Gütern zu entrichten ist. Werden hierfür hafeneigene Einrichtungen benutzt, so fallen je nach der Art des Gebrauchs Kran-, Wiege- oder Lagergebühren an.

2. Sämtliche dieser "Entgelte" waren bereits der Mainzer Akte geläufig. So legte sie in Art. 69 Höchstsätze für "Bohlwerks-, Krahn-, Wage- und Magazin-Gebühren" fest und begründete, wie dargelegt (oben I 1), die Zuständigkeit der Rheinzollgerichte u. a. für alle Streitigkeiten wegen Zahlung der "Krahn-, Wage-, Hafen-, und Werft- oder Bohlwerks-Gebühren und wegen ihres Betrages". Die Mainzer Akte hielt demnach die Erhebung derartiger Gebühren am Rhein für zulässig.

3. Hieran hat sich durch die Revision der Mainzer Akte nichts geändert.

a) Nach Art. 3 Abs. 1 MA darf auf dem Rhein, seinen Nebenflüssen, soweit sie im Gebiet der vertragenden Staaten liegen, und den in Art. 2 erwähnten Wasserstraßen eine Abgabe, welche sich lediglich auf die Tatsache der **B e s c h i f f u n g** gründet, weder von den Schiffen oder deren Ladungen erhoben werden. Damit schaffte die Mannheimer Akte die nach Art. 14 ff der Mainzer Akte zu erhebenden Schifffahrts-Abgaben endgültig ab und legte die Abgabefreiheit der den Rhein als Schifffahrtsstraße benutzenden Fahrzeuge fest. Hingegen sollte der Schiffsverkehr durch Art. 3 Abs. 1 MA nicht von Abgaben für die Benutzung von künstlichen Wasserstraßen und von künstlichen Anlagen befreit werden, was

sowohl während der Revisionsverhandlungen zum Ausdruck gebracht (Protocoll Nr. 1, Blaubuch S. 37), als auch in Nr. 2 des Schluß-Protokolls zur Mannheimer Akte festgehalten worden ist. Demgemäß geht auch Art. 34 Nr. II a MA davon aus, daß die Erhebung eines Hafengeldes am Rhein zulässig ist und weist die Entscheidung über die Streitigkeiten hierüber den Rheinschiffahrtsgerichten zu.

b) Entgegen der Ansicht der Revision ist aus Art. 27 MA nichts anderes zu entnehmen. Die Vorschrift lautet:

Die Uferregierungen werden dafür Sorge tragen, daß in den Freihäfen sowie in den übrigen Hafenstädten am Rhein die nötigen Einrichtungen zur Erleichterung der Ein- und Ausladungen und zur Niederlage der Waren vorhanden seien und in gutem Stande erhalten werden.

Zur Bestreitung der notwendigen Unterhaltungs- und Beaufsichtigungskosten kann ein entsprechendes Entgelt erhoben werden. Sobald der Ertrag dieses Entgeltes die eben erwähnten Kosten übersteigt, muß dasselbe verhältnismäßig herabgesetzt werden.

Es ist jedoch eine Gebühr überhaupt nur insoweit zu entrichten, als von den Anstalten wirklich Gebrauch gemacht wird.

Die Revision meint, unter "Anstalten" im Sinne des Abs. 3 seien lediglich die in Abs. 1 erwähnten "nötigen Einrichtungen zur Erleichterung der Ein- und Ausladungen und zur Niederlage der Waren" zu verstehen, hingegen fielen die Häfen selbst nicht unter diesen Begriff. Daraus folge unter Berücksichtigung der in Art. 3 MA festgelegten Abgabefreiheit für die Beschiffung des Rheins, daß Gebühren für das "bloße Stilliegen zum Zwecke der durchgehenden

Schifffahrt" nicht erhoben werden dürften. Dieser Ansicht steht bereits die Entstehungsgeschichte des Art. 27 MA entgegen.

Art. 27 ist an die Stelle der Art. 55, 69 und 70 der Mainzer Akte getreten (Ziff. 15 der Preußischen Denkschrift zum Entwurf zur Revidierten Rheinschiffahrts-Akte, Blaubuch S. 24; Protocoll Nr. 1, Blaubuch S. 44/45). In Absatz 1 des Artikels kehren im wesentlichen die Vorschriften des Art. 55 der Mainzer Akte wieder. In Absatz 2 hat der Artikel statt der in Art. 69 der Mainzer Akte für bestimmte Gebühren vorgeschriebenen Höchstsätze den Grundsatz kostendeckender Gebühren festgelegt. In Abs. 3 des Art. 27 MA finden sich ohne sachliche Änderung die in Art. 70 der Mainzer Akte enthaltenen Regelungen wieder. Diese gingen dahin, daß nur derjenige verpflichtet war, die "von den respectiven Landesherrschaften festzusetzenden und zur Deckung der Unterhaltungs- und Beaufsichtigungskosten bestimmten Gebühren zu zahlen", der die mit öffentlichen Mitteln errichteten "Werfte (d. s. Ladeufer oder Hafenanlagen am Stromufer, vgl. Dunkelberg, Rheinschiffahrts-Lexikon 2. Aufl. Stichwort: Werft), Bohlwerke, Krannen, öffentliche Wagen, Magazine und Sicherheitshäfen wirklich gebraucht". Dabei bezeichnete Art. 70 der Mainzer Akte diese Einrichtungen mehrfach als "Anstalten". Wenn nun dieser Begriff in Art. 27 Abs. 3 MA wiederkehrt, so kann nicht schon wegen der kürzeren Fassung dieser Vorschrift gegenüber Art. 70 der Mainzer Akte angenommen werden, nunmehr bezeichne das Wort Anstalten lediglich noch "die nötigen Einrichtungen zur Erleichterung der Ein- und Ausladungen und zur Niederlage der Waren", nicht mehr aber die Häfen selbst. Die

Vorschrift gibt daher nichts für die Ansicht der Revision her, nach der Mannheimer Akte sei die Erhebung eines Hafengeldes für Schiffe, die einen Hafen zum Übernachten oder beim Warten auf Order benutzten, nicht zulässig.

III. Die Entscheidung des Rechtsstreits hängt demnach von der Frage ab, ob sich, wie die Klägerin behauptet, am Oberländer Ufer ein Hafen befindet, oder, wie der Beklagte vorbringt, lediglich ein Schiffsliegeplatz vorhanden ist, für dessen Benutzung die Klägerin von der durchgehenden Schifffahrt auf Grund der Vorschrift des Art. 3 MA kein "Hafengeld" verlangen könnte. Hierzu ist zu bemerken:

1. Gestattet die zuständige Behörde die hafenmäßige Benutzung einer bestimmten Uferstrecke mit einem Teil der davor liegenden Wasserfläche, so rechtfertigt die Erlaubnis allein noch nicht, Hafenabgaben zu erheben. Die Erhebung ist vielmehr erst dann zulässig, wenn durch entsprechende bauliche Maßnahmen ein (Strom-) Hafen auch tatsächlich geschaffen worden ist. Das ist der Fall, wenn Anlagen errichtet sind, die den Güterumschlag erleichtern, das vorübergehende Niederlegen von Waren gestatten und deren An- oder Abtransport über Land ermöglichen. Nicht unbedingt erforderlich ist hingegen das Vorhandensein von Lagerhäusern oder, wie die Revision meint, von fest eingebauten Kränen oder vergleichbaren Einrichtungen, mag dies auch vielfach üblich sein. Denn entscheidend dafür, ob ein (Strom-) Hafen vorliegt, ist nicht das Vorhandensein bestimmter Lager- oder Umschlagseinrichtungen, sondern die Beschaffenheit der Anlage in ihrer Gesamtheit.

2. Die Ausgestaltung des Oberländer Ufers genügt an sich den Anforderungen, die an einen (Strom-) Hafen zu stellen sind. Das Ufer grenzt an eine Wasserfläche, die durch Fahrrinnen, welche die Klägerin unterhält, mit dem Fahrwasser des Rheins verbunden ist. Die Uferböschung ist gepflastert und so steil angelegt, daß die Schiffe bis dicht an das Ufer heranfahren können. In der Böschung befinden sich mehrere zum Wasser führende Treppen. Hinter der Böschungsoberkante erstreckt sich eine etwa 30 m breite gepflasterte Rampe mit Festmacheringen. Uferböschung und Rampe sind an zwei Stellen durch größere Einbuchtungen unterbrochen, die ins Wasser reichende Gleitbahnen aufweisen. Die Rampe besitzt eine Zufahrt, die auch von Lastkraftwagen benutzt werden kann. Im stromabwärtigen Teil der Rampe liegen zwei Eisenbahngleise, von denen eines durch eine verschließbare Öffnung eines etwa 2,5 m hohen Eisenzaunes verläuft, der das Oberländer Ufer von dem nördlich anschließenden Hafengebiet (km 685,5 - 690,7) abgrenzt. Von dort besteht ein Gleisanschluß zu dem Netz der K[]-Bo[]-Eisenbahn. Die Beschaffenheit der Gesamtanlage erleichtert mithin den Güterumschlag, gestattet das vorübergehende Niederlegen von Waren und ihren An- oder Abtransport mit Landverkehrsmitteln.

3. Der Streitfall wird nun aber durch die Besonderheit gekennzeichnet, daß am Oberländer Ufer ein Güterumschlag - jedenfalls seit längerer Zeit - nicht stattfindet, wobei der Vortrag des Beklagten dahin geht, die Klägerin könne überhaupt kein Schiff angeben, das dort gelöscht oder geladen habe. Hierzu meint das Berufungsgericht, das sei für die Berechtigung der Klägerin, Hafengeld zu erheben,

ohne Belang. Denn entscheidend für die Befugnis hierzu sei allein, daß die Klägerin das Oberländer Ufer jedenfalls als Landungsplatz im Sinne des Art. 11 MA instandhalte und es - nach einer Verordnung des Regierungspräsidenten in Köln über das Verhalten in den Häfen der Stadt K (Amtsblatt 1966, 329) - auch derzeit wie ein Hafen benutzt werden dürfe. Dieser Ansicht kann nicht ohne weiteres gefolgt werden.

Auch wenn ein Schiff **r e c h t l i c h** nicht gehindert ist, am Oberländer Ufer zu laden oder zu löschen, so können die **t a t s ä c h l i c h e n** Gegebenheiten in diesem Bereich so gestaltet sein oder sich so entwickelt haben, daß von einem Hafen oder von einem Landungsplatz im Sinne von Art. 11 MA (d. h. von einer Lade- oder Löschstelle) nicht die Rede sein kann. Dann wäre eine Gebührenerhebung unzulässig, weil nach dem Sinn des Art. 3 Abs. 1 MA, die Abgabefreiheit der Rheinschifffahrt möglichst umfassend zu gewährleisten, Art. 27 MA eng ausgelegt werden und die Berechtigung, Hafengeld zu fordern, daher auf Anlagen beschränkt bleiben muß, die tatsächlich als Hafen oder Landungsplatz betrieben werden und nicht nur der durchgehenden Schifffahrt als Liegeplatz dienen. Von Bedeutung erscheint daher entgegen der Ansicht des Berufungsgerichts der Umstand, daß das Oberländer Ufer - jedenfalls seit längerer Zeit - nicht zum Güterumschlag benutzt wird, obwohl es sich durch seine flächenmäßige Ausdehnung (über 1800 m lang; breite Rampe zum Laden oder Löschen) und seine gute Zugänglichkeit vom Wasser und vom Lande her hierfür besonders anbietet. Das kann darauf hindeuten, daß die Klägerin, die nach dem

(bisher nicht geprüften) Vorbringen des Beklagten einen Umschlagsbetrieb am Oberländer Ufer wegen des unmittelbar dahinter beginnenden Villenvororts M■■■■ nicht (mehr) dulden möchte und deshalb das Ufer in ihren Plänen nicht (mehr) als Hafengelände ausweise, den Betrieb in ihren Häfen von Anfang an oder zwischenzeitlich so angelegt und organisiert hat, daß der Verkehr in dem Ufer keinen Hafen sieht, dort zum Güterumschlag nicht vorfährt und damit das Oberländer Ufer faktisch als Hafen oder Landungsplatz nicht (mehr) in Betracht kommt, sondern lediglich als Liegeplatz dient. Hierfür kann auch ein Anhaltspunkt sein, daß ein etwa 2,5 m hoher Eisenzaun das Oberländer Ufer gegenüber dem sich nach Norden anschließenden Hafengebiet, das mit Gebäuden für einen Hafenbetrieb und Verladeeinrichtungen versehen ist, abschließt, und die Klägerin es anscheinend nicht gestattet, daß sich im Bereich des Oberländer Ufers die in jedem größeren Hafengebiet ansässigen Speditions-, Umschlags- und Lagereibetriebe ansiedeln.

4. Da die Sache wegen der aufgezeigten Gesichtspunkte noch weiterer tatsächlicher Prüfung bedarf, war das angefochtene Urteil aufzuheben und die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung an das Berufungsgericht zurückzuverweisen. Sollte das Berufungsgericht bei der erneuten Verhandlung zu der Ansicht gelangen, das Oberländer Ufer stelle aus tatsächlichen Gründen keinen Hafen oder Landungsplatz (mehr) dar, so wird es weiter zu prüfen haben, ob die beiden Rechtsverordnungen, auf Grund deren die Klägerin das streitige Hafengeld verlangt, die Befugnis hierzu auch für einen solchen Fall geben. Das dürfte zu verneinen sein,

wenn unter Berücksichtigung der Vorschriften der Art. 3 und 27 der Mannheimer Akte, die als Bundesrecht fortgilt (Art. 123, 125 i. V. m. Art. 74 Nr. 21 GG; vgl. weiter Wassermeyer, Der Kollisionsprozeß in der Binnenschifffahrt 4. Aufl. S. 2), eine gesetzeskonforme Auslegung der beiden Verordnungen ergibt, daß sie lediglich gebührenrechtliche Bestimmungen für die öffentlichen Rheinhäfen in Nordrhein-Westfalen enthalten, ohne jedoch selbst den Umfang dieser Häfen festlegen zu wollen. Für eine solche Auslegung könnte auch die in beiden Verordnungen angegebene Ermächtigungsgrundlage (§ 2 Preisgesetz) sprechen, gegen deren Verfassungsmäßigkeit nach der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts keine Bedenken bestehen (BVerfGE 8, 274 ff). Sollte hingegen die Auslegung der beiden Verordnungen ergeben, daß sie die Klägerin auch für den Fall des Nichtvorliegens eines Hafens oder eines Landungsplatzes am Oberländer Ufer befugen wollten, Hafengeld zu erheben, so sind sie insoweit wegen Unvereinbarkeit mit den bundesgesetzlichen Vorschriften der Art. 3 Abs. 1 und Art. 27 MA nichtig. Diese Feststellung kann entgegen der Auffassung des Berufungsgerichts von jedem Gericht getroffen werden; insoweit bedarf es nicht der Einholung einer Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts (BVerfGE 19, 287, 288; vgl. auch Geller/Kleinrahm/Fleck, Die Verfassung des Landes Nordrhein-Westfalen 2. Aufl. Anm. 3 g zu Art. 75).

Außerdem dürfte eine solche Regelung der beiden Rechtsverordnungen nicht durch die Ermächtigungsgrundlage des § 2 PreisG gedeckt sein.

Stimpel

Dr. Bauer

Liesecke

Dr. Tidow

Dr. Schulze