

Nachschlagewerk: ja

BGHZ: ja

GG Art. 89; Ges. über die vermögensrechtlichen Verhältnisse
der Bundeswasserstraßen v. 21. Mai 1951, BGBl III 940-4;
WRV Art. 97, 171; Ges. über den Staatsvertrag betr. den
Übergang der Wasserstraßen von den Ländern auf das Reich
v. 29. Juli 1921, BGBl III 94 Anhang

Die Schlei ist Seewasserstraße und deshalb Eigentum des
Bundes.

BGH, Urt. v. 24. Februar 1967 - V ZR 29/64 - OLG Schleswig
LG Kiel

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

V ZR 29/64

URTEIL

Verkündet am

24. Februar 1967
Hirth, Justiz-
angestellter

in dem Rechtsstreit

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

des Land- und Forstwirts Peter H. [REDACTED] zu S. [REDACTED]-Ho. [REDACTED]-
So. [REDACTED]-G. [REDACTED] in Gr. [REDACTED], Kreis E. [REDACTED],

Klägers und Revisionsklägers,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

die Bundesrepublik Deutschland, Bundeswasserstraßenverwaltung,
vertreten durch die Wasser- und Schifffahrtsdirektion in K. [REDACTED],
K. [REDACTED], Hi. [REDACTED],

Beklagte und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -.

Der V. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 10. Februar 1967 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Dr. Augustin und der Bundesrichter Dr. Freitag, Dr. Mattern, Offterdinger und Dr. Grell für Recht erkannt:

Die Revision gegen das Urteil des 6. Zivilsenats des Schleswig-Holsteinischen Oberlandesgerichts in Schleswig vom 22. November 1963 wird auf Kosten des Klägers zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Parteien streiten um Rechtsverhältnisse an der Schlei, einem schiffbaren Gewässer, das sich von der Ostsee bis Schleswig ins Land erstreckt. Die Beklagte beansprucht das Eigentum an der gesamten Schlei, der Kläger als Anlieger Jagd- und Fischereirechte sowie das Recht der Rethnutzung an der an seine Grundstücke angrenzenden Wasserfläche.

Hinsichtlich eines Teils dieser Fläche, der östlich von Schleswig außerhalb des durch Tonnen gekennzeichneten Fahrwassers liegt (Flurstück 3 der Flur 1 der Gemarkung Schlei im Gemeindebezirk G■■■■, Umfang 192, 3718 ha), hat die Beklagte die Anlegung eines Grundbuchblatts und ihre Eintragung als Eigentümerin beantragt. Das Anlegungsverfahren wurde auf Widerspruch des Klägers zur Klärung der Eigentumsverhältnisse im Prozeßweg ausgesetzt.

Mit der vorliegenden Klage begehrt der Kläger Feststellung, die Beklagte sei nicht Eigentümerin der genannten, den Gegenstand des Grundbuchanlegungsverfahrens bildenden Teilfläche der Schlei.



Das Landgericht hat der Klage stattgegeben, das Oberlandesgericht hat sie als unbegründet abgewiesen. Mit der Revision verfolgt der Kläger seinen Klagantrag weiter; die Beklagte bittet um Zurückweisung des Rechtsmittels.

Entscheidungsgründe:

I.

a) Der Rechtsweg zu den ordentlichen Gerichten ist zulässig. Denn der Kläger begehrt eine Entscheidung über den Bestand von Eigentum, und zwar mangels gegenteiliger Anhaltspunkte von Eigentum im privatrechtlichen Sinne des Bürgerlichen Gesetzbuchs (vgl. unten III); der Streitgegenstand ist daher bürgerlichrechtlicher Natur (§ 13 GVG). Die dafür erhebliche Frage nach der Eigenschaft des umstrittenen Gewässerteils als Bundeswasserstraße stellt nicht den Streitgegenstand, sondern nur eine Vorfrage dar, ihr etwaiger öffentlichrechtlicher Charakter (vgl. BVerwGE 9, 50) steht daher der Zulässigkeit des ordentlichen Rechtswegs nicht entgegen.

b) Das Feststellungsinteresse des Klägers (§ 256 ZPO) wird von den Vorinstanzen im Ergebnis zutreffend bejaht. Im Revisionsverfahren sind dagegen keine Einwendungen erhoben worden.

II.

Sachlich stützt sich die Beklagte darauf, daß die ganze Schlei als Reichswasserstraße auf Grund der Weimarer Reichsverfassung von 1919 (WRV) Eigentum des Deutschen Reichs geworden und daher jetzt nach dem Grundgesetz Eigentum des Bundes sei (Art. 89 Abs. 1 GG, Gesetz über die vermögensrechtlichen Verhältnisse der Bundeswasserstraßen vom 21. Mai 1951, BGBl III 940-4 - im folgenden Gesetz (G) 1951 genannt -

Art. 97 Abs. 1, 171 Abs. 1 WRV, Gesetz über den Staatsvertrag betreffend den Übergang der Wasserstraßen von den Ländern auf das Reich vom 29. Juli 1921, BGBl III 94 Anhang - im folgenden Staatsvertrag genannt -).

Diese Bestimmungen kommen allein als Rechtsgrundlage für ein Eigentum des beklagten Bundes in Betracht. Insbesondere war die öffentliche Gewässerhoheit, die allenfalls als Grundlage auch für ein Eigentumsrecht in Betracht käme und die in früheren Jahrhunderten der Zentralgewalt des alten Reiches (König, Kaiser) zugestanden hatte, spätestens mit dessen Auflösung 1806 endgültig auf die Landesherren der Einzelstaaten übergegangen. Seither stand das Eigentum an Gewässern, soweit es überhaupt rechtlich möglich war (zweifelhaft hinsichtlich des offenen Meeres), im allgemeinen entweder den einzelnen Ländern oder Privatpersonen, aber nicht dem Reich zu. Hieran hat sich weder durch die Gründung des Deutschen Reiches von 1871 noch durch das 1900 in Kraft getretene Bürgerliche Gesetzbuch etwas geändert (vgl. Art. 4 Nr. 7 bis 9, Art. 54 der Reichsverfassung von 1871; Art. 65, 66 EGBGB). Daß für die Schlei im besonderen etwas Abweichendes gegolten hätte, ist weder geltend gemacht noch ersichtlich.

III.

Nach Art. 89 Abs. 1 GG, § 1 Abs. 1 Satz 1 G 1951 ist der Bund seit 24. Mai 1949 (Inkrafttreten des Grundgesetzes) Eigentümer der bisherigen Reichswasserstraßen (vgl. BVerfGE 15, 1, 7). Dabei ist Eigentum im Sinn des bürgerlichen Rechts zu verstehen (Senatsurteil BGHZ 28, 34, 37; vgl. RGZ 115, 54, 55/56 gegenüber dem Zitat von RG V 341/32 bei Egberts, Deutsche Wasserwirtschaft 1933 S. 251, 253) und nicht in der davon abweichenden Bedeutung des "gemeinen Eigentums" im Sinne des Preußischen Allgemeinen Landrechts (vgl. dazu Senatsurteil BGHZ 44, 27). Der Bund hat also Eigentum im Sinn der §§ 903 ff BGB an den bisherigen Reichs-

wasserstraßen (vgl. die Senatsurteile BGHZ 26, 384, 386 und 28, 34, 37).

Maßgebend dafür, ob der hier umstrittene Teil der Schlei beim Zusammenbruch des Deutschen Reiches am 8. Mai 1945 (BVerwGE aaO S. 53/54) Reichswasserstraße war, sind, da für einen späteren Übergang jeder Anhaltspunkt fehlt (vgl. Verordnung über die Reichswasserstraßen vom 15. April 1943 RGBl II 131 und dazu Senatsurteil BGHZ 26, 384, 390 sowie BVerwGE aaO S. 56/58), nach § 1 Abs. 1 Satz 4 des auf Grund von Art. 134 Abs. 4 GG ergangenen Gesetzes 1951 die Art. 97 und 171 WRV sowie das zu deren Durchführung ergangene Staatsvertragsgesetz von 1921: es kommt darauf an, ob die umstrittene Wasserfläche 1921 als Reichswasserstraße auf das Reich übergegangen ist.

Nach Art. 171 i.V.m. 97 WRV wurden am 1. April 1921 Eigentum des Reichs "die dem allgemeinen Verkehr dienenden Wasserstraßen". Nach § 1 Abs. 1 a des Staatsvertrags 1921 gingen mit Rückwirkung auf denselben 1. April 1921 auf das Reich über: "die in dem anliegenden, einen Bestandteil des Vertrags bildenden Verzeichnis - A - aufgeführten Binnenwasserstraßen" - die Schlei ist dort nicht aufgeführt - "sowie die Seewasserstraßen der Länder".

Offenbleiben kann, ob für die gegenständliche Abgrenzung der damals auf das Reich übergegangenen Wasserflächen insofern, als sie zu verschiedenen Ergebnissen führen könnten, die genannten Bestimmungen der Verfassung oder die des Staatsvertrags maßgebend sind. Denn der Senat rechnet die Schlei sowohl zu den dem allgemeinen Verkehr dienenden Wasserstraßen im Sinn des Art. 97 WRV als auch zu den Seewasserstraßen im Sinn des Staatsvertrages; er bejaht daher für die umstrittene Wasserfläche einen Eigentumsübergang auf das Reich sowohl nach Art. 97, 171 WRV als auch nach § 1 des Staatsvertrags.

IV.

Die Begriffe Wasserstraße (im Sinn von Art. 97 WRV) und Seewasserstraße (im Sinn von § 1 des Staatsvertrags von 1921) sind weder damals noch heute befriedigend geklärt (vgl. über die Entstehungsgeschichte dieser Bezeichnungen im allgemeinen und ihre Verwendung in der Verfassung von 1919 und im Staatsvertrag von 1921 insbesondere das im Auftrag der Schleswig-Holsteinischen Landesregierung erstattete Rechtsgutachten über den räumlichen Umfang der Bundesseewasserstraßen von Prof. Dr. Böhmert, ferner die Dissertationen von: Muhs, Zum Übergang der verkehrswichtigen Wasserstraßen in das Eigentum des Reichs, Kiel 1927/1931 S. 13 ff, Tober, Der Rechtsstatus der Jade, Göttingen 1961 S. 43 ff, Horst Meyer, Die Unter- und Außenweserkorrektion durch Bremen als Problem des Bundesstaatsrechts, Kiel/Bremen 1963 S. 169 ff, Stegemann, Die Schleswig-Holsteinischen Meeresgewässer als Gegenstand des Privatrechts, München/Kiel 1966 S. 105 ff). Wie die dem Reich zuzuweisenden Wasserflächen gegenständlich abgegrenzt werden sollten, wurde bei Schaffung der Weimarer Verfassung und des Staatsvertrags im wesentlichen nur für die Mündungsgebiete der großen Flüsse erörtert; dabei spielte auch terminologisch eine Rolle, ob und von wo an sie als Seewasserstraßen anzusprechen seien. Die Aufteilung zwischen Binnen- und Seewasserstraßen ist in der Verfassung nicht getroffen. Bei den Beratungen und dem Abschluß des Staatsvertrags und des ihn genehmigenden Gesetzes 1921 lebte sie jedoch wieder auf. Hierbei wurde der räumliche Umfang der auf das Reich übergehenden Binnenwasserstraßen durch die Aufzählung in Anlage A im einzelnen geregelt. Hinsichtlich des Übergangs der Seewasserstraßen beschränkte man sich auf eine Globalbestimmung, die ihrem Wortlaut nach die Seewasserstraßen zwar sämtlich und uneingeschränkt erfaßte, ihren Umfang aber völlig offen ließ ("Die Seewasserstraßen gehen in ihrer Gesamtheit über", Amtliche Begründung zu § 1

des Staatsvertrags, Verhandlungen des Reichstags I. Wahlperiode 1920 Band 367 Nr. 2235).

Infolgedessen reicht bei den Seewasserstraßen der Streit der Meinungen hinsichtlich des Eigentumserwerbs des Reichs von der Verneinung jeglichen Eigentumserwerbs über die Beschränkung des Reichseigentums auf die betonnten Fahrrinnen bis zu seiner Erstreckung auf die gesamten Küstengewässer innerhalb der Dreimeilenzone (für Eigentumsverneinung: Muhs aaO 76/77, Stegemann aaO 124 ff, 150, Andresen SchlHA 1960, 43 ff, Ramelow DVBl 1962, 88 ff, vgl. OVG Lüneburg und BVerwG RdL 1962, 55; für Verreichlichung des gesamten Küstenmeeres: OLG Oldenburg im Beschluß 3 Wx 42/61 - vorgelegt GA 190 -, Matthes, Wasser- und Uferrecht 1956 S. 95/96, Niehuß in der Kommentierung zu § 1 des Gesetzes zur Reinhaltung der Bundeswasserstraßen S. 26 - in: Das Deutsche Bundesrecht sowie Sonderdruck -, Tober aaO S. 91/92, Friesecke Wasserwirtschaft 1961, 158 ff, Rutkowsky Wasserschutzpolizei 1956, 1 ff, vgl. Giese, Die Bundeswasserstraßen als Gegenstand der Bundeskompetenz 1955 S. 7 Fußnote 3; für Verreichlichung nur der Fahrrinnen des Küstenmeeres: Böhmert S. 96 ff, 134 ff, Horst Meyer aaO S. 153 ff, 214, Kuhn SchlHA 1961, 45 ff, Rimann SchlHA 1961, 69 ff, 71/72, vgl. Maunz/Dürig GG Art. 89 Rdn. 30).

Auch die Staatspraxis seit 1919 ergibt kein einheitliches Bild über die Eigentumsvorstellungen von Reich und Ländern. Einerseits finden sich Äußerungen über eine Anerkennung des Reichseigentums am gesamten Küstenmeer (vgl. die auf Seite 5 des Schriftsatzes der Beklagten vom 14. Oktober 1961 angeführten Stellungnahmen des Freistaats Oldenburg von 1920 und 1932). Andererseits wurden zwischen Reich und Ländern seither mehrere Verträge über Gewässerübereignungen an das Reich geschlossen, die zwar zweckmäßig, aber nur bei einem bis dahin engeren Umfang der Verreichlichung von

1921 notwendig waren: so die drei in den Jahren 1928 und 1930 abgeschlossenen Verträge zwischen dem Reich einerseits, Mecklenburg - Schwerin, Rostock, Wismar, Preußen und Elbing andererseits, die durch das Reichsgesetz betreffend den Übergang der Unterwarnow-Wasserstraße, der Seewasserstraße bei Wismar und des Kraffohlkanals auf das Reich vom 13. März 1931 (RGBl II 39) genehmigt wurden, sowie der im Gutachten Böhmert S. 157 angeführte Vertrag zwischen dem Reich und Preußen vom 14. Mai/26. Juni 1930 anlässlich des Baus des Sylter Eisenbahndamms.

Noch jetzt besteht keine Einigkeit zwischen Bund und Ländern über das Bundeseigentum an Seewasserstraßen. So haben die Länder Hamburg und Niedersachsen am 26. Mai/4. Juni 1961 einen Staatsvertrag miteinander geschlossen, in dem sie sich gegenseitig im Bereich der Elbe bei Cuxhaven auch Wasserflächen nicht nur zu Hoheitsrecht übertragen, sondern auch zu Eigentum zu übertragen verpflichten (Art. 5; HambGVBl 317, 318); hiergegen hat die Beklagte nach ihrem Vortrag bei den beiden Ländern interveniert, ohne daß es zu einer Einigung mit ihnen kam. Neuerdings wird eine Lösung des Gesetzgebers erwogen, wobei Bundesregierung und Bundesrat verschiedene Standpunkte vertreten (vgl. § 1 Abs. 1 Nr. 2 des Regierungsentwurfs eines Bundeswasserstraßengesetzes vom 1. März 1966 nebst Begründung zu § 1 - 3. Absatz Ende -, Stellungnahme des Bundesrats Nr. 2 b und Gegenäußerung der Bundesregierung zu Nr. 2 b, Bundestagsdrucksache V/352 S. 3, 20, 31, 39).

Das Eigentum an der Schlei im besonderen ist bisher ebenso wenig geklärt. Sie wurde in Gesetzen und Anordnungen teils (wegen ihrer flußähnlichen Begrenzung durch gegenüberliegende Ufer) als Binnengewässer, teils (weil sie keinen flußartigen Zufluß vom Land her hat) als Meeresgewässer (Seewasserstraße, Seeschiffahrtsstraße) angesprochen (vgl. die Bekanntmachung der Regierung in Schleswig vom 18. August 1885, Regierungs-Amts-

blatt Schleswig S. 1375, die sie gleichzeitig als "Meerestheil" und als "Binnengewässer" bezeichnet; ferner einerseits § 1 Abs. 1, Abs. 2 Nr. 8 der Dritten DVO vom 3. August 1951 zum Bundesflaggenrechtsgesetz BGBl III 9514 - 1 - 3 - Grenze der Seefahrt verläuft seewärts der Molenköpfe Schleimünde -; andererseits §§ 1, 75 der Seewasserstraßenordnung vom 31. März 1927 RGBl II 157, jetzt ersetzt durch § 1 der Seeschiffahrtsstraßenordnung vom 6. Mai 1952 BGBl III 9511 - 1 i.V.m. dem 18. Abschnitt des Zweiten Teiles aaO, sowie § 1 Abs. 1 Nr. 8 der Verordnung über den Freibord der Binnenschiffe auf Seeschiffahrtsstraßen vom 18. Juli 1956 BGBl III 9502-6; eine gutachtliche Stellungnahme des Justizministers des Landes Schleswig-Holstein vom Jahre 1958 - GA 48, 50 - rechnet die Schlei zu den Seewasserstraßen).

V.

Für die Entscheidung des vorliegenden Rechtsstreits kann offenbleiben, ob die gesamten Küstengewässer (Dreimeilenzone) oder nur ein begrenzter Teil von ihnen zu den Wasserstraßen und Seewasserstraßen im Sinne jener Bestimmungen von 1919 und 1921 zu rechnen sind, sowie ob im letzteren Fall allgemein nur die schiffbaren, insbesondere betonnten Fahrrinnen oder auch die seitlich an sie angrenzenden Wasserflächen dazu gehören. Denn bei der Schlei liegen die Verhältnisse besonders, und zwar sowohl gegenüber den bei Entstehung jener Bestimmungen erörterten Strommündungen als auch gegenüber den als Seewasserstraßen etwa sonst in Betracht kommenden Schiffswegen im Küstenmeer:

1. Daß die Schlei eine Wasserstraße darstellt, steht außer Frage. Denn sie ist unstreitig schiffbar (vgl. S. 4 der Klagschrift und S. 3 der mit ihr vorgelegten Abschrift der Stellungnahme des Landrats des Kreises E[REDACTED] - Jagdbehörde - vom 27. Oktober 1960), und zwar bis zum Hafen Schleswig. Die Schlei dient als Wasserstraße auch dem allgemeinen

Verkehr, wie bereits die Existenz des Hafens Schleswig ergibt und ebenfalls vom Kläger nicht bestritten wird. Daß sich die Schiffbarkeit und demgemäß der allgemeine Verkehr auf eine schmale Fahrrinne beschränken, die nach dem Klagvortrag nur 1/10 der Gesamtfläche der Schlei ausmacht, ist in diesem Zusammenhang ohne Bedeutung (darüber siehe unten 2.). Die Schlei erfüllt daher dem Wortlaut nach die tatbestandsmäßigen Voraussetzungen der Art. 97, 171 WRV für den Übergang ins Eigentum des Reichs. Daß diese Bestimmungen nach ihrem Sinn und Zweck noch weitere Voraussetzungen fordern könnten, denen die Schlei nicht genügt, ist nicht erkennbar.

Die Schlei ist auch als Seewasserstraße im Sinn des Staatsvertrags 1921 anzusehen:

Vorauszuschicken ist, daß der erklärte Wille auch der Vertragschließenden und des Gesetzgebers von 1921 dahin ging, die Verreichlichung von Seewasserstraßen, im Gegensatz zu den Binnenwasserstraßen, nicht von einer Einzelaufzählung abhängig zu machen. Die gegenteilige Auffassung ist mit dem klaren Wortlaut des zum Gesetz erhobenen Staatsvertrags unvereinbar und findet eine hinreichende Stütze weder in der Überschrift der Anlage A des Staatsvertrags noch in der Entscheidung des Staatsgerichtshofs für das Deutsche Reich RGZ 112 Anh. S. 13, 18, die sich beide mit Seewasserstraßen nicht zu befassen hatten.

Die Zurechnung der Schlei zu den Seewasserstraßen begründet das Berufungsgericht wie folgt: Die Schlei weise zwar auch typische Merkmale einer Binnenwasserstraße auf; denn sie sei bis auf zwei schmale Zugänge zur Ostsee vollständig von Land umgeben und ähnele in ihrem Verhältnis von Länge und Breite einem Fluß. Sie führe jedoch keinen ständigen Strom seewärts; das sei für ihre Einordnung als Seewasserstraße entscheidend. Wenn sie demgegenüber in Dankwerths neue Landesbeschreibung von 1652 als "Schleystroem" bezeichnet werde, so erkläre sich

das damit, daß damals auch küstennahe Meeresteile als "Strom" bezeichnet worden seien. Die Schlei sei ferner keine Seenkette, denn sie stehe mit der Ostsee in Verbindung und enthalte Brackwasser, das zur Mündung hin allmählich den Salzgehalt der Ostsee erreiche. Sie sei deshalb schon bisher in der Rechtsprechung als Meeresarm und Teil der Ostsee angesehen worden (Oberlandeskulturgericht Berlin, zitiert von Peltzer SchlHA 1888, 97 f, ProVG SchlHA 1913, 276, 277/8; OLG Kiel SchlHA 1913, 335 und 1924, 33; RG SchlHA 1934, 51, 52).

Mangels jeden greifbaren Anhaltspunkts für einen abweichenden Willen der Gesetzgeber und Vertragsschließenden von 1919 und 1921 sieht auch der erkennende Senat diese natürliche Beschaffenheit der Schlei als entscheidend für ihre rechtliche Zuordnung zu den Seewasserstraßen im Sinn des Staatsvertrags von 1921 an. So gewinnt diese Regelung auch hinsichtlich der in ihm nur global genannten Seewasserstraßen einen (Mindest-) Inhalt, indem sie jedenfalls schiffbare Meereseinbuchtungen nach Art der Schlei ins Eigentum des Reiches überführt. Damit entfällt zugleich die Grundlage für die Auffassung, eine wirksame Verreichlichung von Seewasserstraßen habe mangels eines greifbaren Gegenstands überhaupt nicht stattgefunden.

2. Als Wasserstraße im Sinn der Weimarer Reichsverfassung und als Seewasserstraße im Sinn des Staatsvertrags ist aber nicht nur die schiffbare Fahrrinne der Schlei, sondern die Schlei in ihrer gesamten Seitenausdehnung anzusehen. Auch hierin tritt der Senat dem Oberlandesgericht bei.

Dieses führt aus: Eine Beschränkung der Seewasserstraßen auf das betonnte Fahrwasser hätte zur Folge, daß die Binnenwasserstraßen sich in ihren großen Mündungsgebieten seitlich weiter ausdehnten als die sich anschließenden Seewasser-

straßen. Denn nach preußischem Wasserrecht beschränkten sich die Binnenwasserstraßen nicht auf die eigentliche Fahrstraße, sondern umfaßten auch die seitlich davon mit Wasser bedeckten Flächen, einschließlich aller organisch mit dem Wasserlauf zusammenhängenden Windungen und Ausbuchtungen ohne Rücksicht darauf, ob dort ein öffentlicher Verkehr stattfindet. Daß das Reich und die Länder im Gegensatz hierzu die Seewasserstraßen auf das betonnte Fahrwasser hätten beschränken wollen, widerspräche allen Zweckmäßigkeitserwägungen. Mit Recht gehe das Oberlandesgericht Oldenburg (Beschl. v. 13. Februar 1963 - 3 Wx 42/61 -) davon aus, daß dem Reich die Rechtsstellung begründet werden sollte, die erforderlich erscheinen mußte, um ihm privatrechtlich die Unterhaltung und Verwaltung der Fahrrinnen auf die Dauer zu ermöglichen. Dieser Zweck habe aber nicht erreicht werden können, wenn das Reich nur Eigentümer der Fahrrinnen in ihrer Lage am 1. April 1921 geworden wäre. Die Fahrrinnen verlagerten sich unter dem Einfluß der Naturgewalten beständig. Das würde bedeuten, daß eine später verlagerte Fahrrinne nicht mehr zum Eigentum des Reiches gehört hätte, wenn dieses Eigentum tatsächlich auf die am 1. April 1921 gekennzeichnete Fahrrinne beschränkt gewesen wäre. Aus solchen Zweckmäßigkeitserwägungen sei auch in den Verhandlungen zum Wasserstraßenvertrag bezweifelt worden, daß die Rechte des Reiches auf das betonnte Fahrwasser beschränkt werden könnten (die Eigentumsrechte und die administrativen Machtbefugnisse des Reiches müßten sich über die ganze Wasserfläche der Ströme erstrecken; und die Unterhaltung der Flußmündungen, der Seewasserstraßen, der Küsten und Inseln, die im Abbruch lägen oder befestigt und ausgebaut seien, um Versandungen der Flußmündungen, Wattfahrwasser und Seewasserstraßen zu verhüten, all diese Dinge seien eine Pertinenz der Wasserstraßen, die mit auf das Reich übergehen müsse). Daraus erhelle, daß aus den Vertragsverhandlungen nicht der eindeutige Schluß gezogen werden könne, Reich und Länder hätten die Seewasserstraßen auf das eigentliche Fahrwasser beschränken wollen.

Die Gründe, die von den Anhängern eines weiten Seewasserstraßen-Begriffs gegen eine Beschränkung auf die Fahrrinne geltend gemacht werden und denen in den offenen Gewässern die Unmöglichkeit einer sonstigen seitlichen Begrenzung entgegensteht, greifen bei überwiegend von Land umschlossenen Meeresteilen wie der Schlei durch: In praktischer Hinsicht kann sich die Wasserstraßen-Verwaltung, die dem Reich gleichzeitig übertragen wurde und deren praktischer Erleichterung die Eigentumsübertragung dienen sollte, naturnotwendig nicht räumlich auf eine Betätigung innerhalb der Fahrrinnen beschränken. Es war auch sonst ein Anliegen des Staatsvertrags zu vermeiden, daß zusammenhängende Gewässerteile auseinander gerissen werden und die Verwaltung von Reststücken durch die Länder unwirtschaftlich wird (Begründung zum Staatsvertrag, Reichstagsverhandlungen I/1920 Band 367 Drucks. 2235, S. 22; BVerfGE aaO S. 8). Entgegen der Meinung des Klägers spricht nicht gegen eine Erstreckung des Reichseigentums über die Fahrrinne hinaus, daß § 1 Nr. 1 c des Staatsvertrags unter den auf das Reich übergehenden Gegenständen die Seezeichen besonders aufführt, während sich ihr Übergang von jener Auffassung aus bereits aus Buchstabe a) ergeben würde; die Bestimmung von Buchst. c) läßt sich vielmehr zwanglos als vielleicht rechtlich überflüssig, aber klarstellend und daher zweckmäßig erklären.

VI.

Hiernach ist die umstrittene Wasserfläche mit der Schlei insgesamt im Jahr 1921 ins Eigentum des Deutschen Reiches und infolgedessen 1949 ins Eigentum des beklagten Bundes übergegangen. Auf den mit Nichtaufklärungsrügen verbundenen Vortrag der Revision über die Stabilität der

Schlei-Fahrrinne und über Grundbucheintragungen von Privateigentümern bei Schlei-Parzellen kommt es nicht an. Das Berufungsgericht hat die das Eigentum des Bundes leugnende Klage daher zu Recht abgewiesen. Die Revision war als unbegründet mit der Kostenfolge aus § 97 Abs. 1 ZPO zurückzuweisen.

Dr. Augustin

Dr. Freitag
Offterdinger

Dr. Mattern
Dr. Grell