

**54. Unter welchen Voraussetzungen macht sich das Reich schadensersatzpflichtig, wenn es die Anbringung eines Seezeichens unterläßt?**

Bekanntmachung vom 13. Mai 1912 (RGBl. S. 302). RVerf. von 1871 Art. 4, 7. RVerf. von 1919 Art. 101, 131. Staatsvertrag betr. den Übergang der Wasserstraßen von den Ländern auf das Reich vom 29. Juli 1921 (RGBl. S. 961). BGG. §§ 30, 31, 89, 276, 823.

VI. Zivilsenat. Urt. v. 28. April 1930 i. S. Deutsches Reich (Wekl.) w. B. (Kl.). VI 665/29.

I. Landgericht Auriich.

II. Oberlandesgericht Celle.

Am 20. Oktober 1924 ging die dem Kläger gehörige und von ihm geführte Tjalk „Garmina“ auf der Fahrt von Bremen nach Norderney in der Nähe von Langeoog unter. Der Kläger führt den Verlust des Schiffes auf Zusammenstoß mit einer Kolbenstange des dort liegenden Wracks „Ocean King“ zurück, das seit dem Jahre 1915 nicht mehr durch eine Tonne bezeichnet war. Er macht das Fehlen dieses Zeichens dem Beklagten zum Vorwurf und verlangt von ihm Ersatz des Schadens mit 12 000 RM. nebst Zinsen. Der Beklagte bestreitet die Darstellung des Klägers, bestreitet aber auch, daß er, der Beklagte, verpflichtet gewesen sei, das Wrack durch Seezeichen zu bezeichnen, und wirft dem Kläger eigenes Verschulden vor. Auch die Höhe des Schadens bestreitet er.

Das Landgericht wies die Klage ab. Auf die Berufung des Klägers erklärte das Oberlandesgericht den Klagenanspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt. Die Revision des Beklagten war erfolglos.

Gründe:

Nach der Feststellung des Berufungsgerichts hat sich der Unfall folgendermaßen zugetragen. Der Kläger, der seinen Sohn und seine Tochter mit an Bord hatte, segelte an der Ansegelungstonne der „Dumer Balge“ in nordwestlicher Richtung vorbei. Die Dumer Balge ist ein Fahrwasser, durch das die Schiffe zwischen den Inseln Langeoog und Spiekeroog ins Wattenmeer gelangen (vgl. Entscheidungen der deutschen Seeämter Bd. 7 S. 231). Sie wird namentlich von den Neuharlingerseeler Fischern benutzt, wenn sie zum Fischfang in See fahren. In nordsüdlicher Richtung ist sie durch Tonnen bezeichnet; die nördlichste Tonne ist die Ansegelungstonne. Außer

dieser nördlichen Ausfahrt, die das „Nordergat“ genannt wird, hat die Dumer Balge aber noch eine Zufahrt durch ein Priel von Westen, das nördlich von Langeoog vorbeiführt, den Namen „Schluchter“ trägt und nicht durch Tonnen bezeichnet ist. Der Schluchter wird ebenfalls von den Neuharlingerfieler Fischern benutzt. Im Winkel zwischen Nordergat und Schluchter liegt das Wrack des „Ocean King“, nördlich von diesem das Wrack des „Saltborn“, südlich das Wrack des „Heinrich Horn“. Nachdem der Kläger einige Seemeilen über die Anseglungstonne hinausgekommen war, nahm er wegen des wachsenden Seegangs südlichen Kurs, um bei Langeoog in ruhigeres Wasser zu kommen und dann wieder mit westlichem Kurs nach Norderney weiterzufahren. Die Annahme des Beklagten, daß der Kläger durch die Dumer Balge mit oder ohne Benutzung des Schluchters ins Wattenmeer habe gelangen wollen, hält das Berufungsgericht für widerlegt. Das regnerische und diesige Wetter gestattete nur eine Sicht auf 150 bis 200 m. Bei der Annäherung an Langeoog maß der vorn im Schiff stehende Sohn des Klägers fortgesetzt mit einem Peilstock die Wassertiefe, konnte aber weder bis 4 m Grund finden noch Land sehen. Plötzlich stieß die „Harmina“ an das Wrack des „Ocean King“, das von Wasser bedeckt war, wurde led und sank. Der Kläger und seine Kinder wurden dann von Neuharlingerfieler Fischern gerettet.

Unstreitig waren die Wracks des „Ocean King“ und des „Saltborn“ früher durch Wracktonnen bezeichnet gewesen, das des „Ocean King“ jahrzehntelang bis zum Jahre 1915. Ob die Wracktonne damals, wie der Beklagte behauptet, eingezogen, oder, wie der Kläger behauptet, abgetrieben war und nur aus Nachlässigkeit nicht wieder erneuert worden ist, läßt das Berufungsgericht dahingestellt. Es sieht aber in dem Fehlen dieses Seezeichens eine schuldhafte Pflichtverletzung des Beklagten, führt darauf den Unfall zurück und macht den Beklagten nach beiden Absätzen des § 823 BGB für den Schaden haftbar.

Der Revision ist nun freilich zuzugeben, daß sich eine solche Pflicht des Beklagten nicht, wie das Berufungsgericht meint, aus der Bekanntmachung betr. die Bezeichnung der Fahrwasser und Untiefen in den deutschen Küstengewässern vom 13. Mai 1912 (RGBl. S. 302) herleiten läßt. Diese Bekanntmachung enthält, ebenso wie die ihr vorangegangene vom 31. Juli 1887 (RGBl. S. 387), die

Veröffentlichung je eines Bundesratsbeschlusses. Beide Bekanntmachungen nehmen auf das Gesetz vom 3. März 1873 (RGBl. S. 47) Bezug, durch das in Erweiterung des Art. 4 der Reichsverfassung von 1871 die Beaufsichtigung und Gesetzgebung des Reichs auf die Seeschiffsfahrtszeichen ausgedehnt worden war, sowie auf Art. 7 Nr. 2 das. für die Zuständigkeit des Bundesrats, über die zur Ausführung der Reichsgesetze erforderlichen Verwaltungsvorschriften und Einrichtungen zu beschließen. Schon die Überschrift der Bundesratsbeschlüsse „Grundsätze des Systems“ — oder, wie es in dem Beschlusse von 1887 hieß, „eines einheitlichen Systems“ — „zur Bezeichnung der Fahrwasser und Untiefen in den deutschen Küstengewässern“ und die Bezugnahme auf Art. 7 Nr. 2 a. a. O. deuten darauf hin, daß es nicht in der Absicht des Bundesrats gelegen hat, den Küstenstaaten oder anderen Beteiligten neue Rechtspflichten aufzuerlegen, wo solche nicht schon bestanden. Damit hätte der Bundesrat auch seine Zuständigkeit überschritten, es hätte dazu eines Reichsgesetzes oder doch einer reichsgesetzlichen Ermächtigung bedurft. Die Beschlüsse enthalten nur Verwaltungsvorschriften, wie sie zur einheitlichen Handhabung des Seezeichenwesens erforderlich erschienen; sie richteten sich an die Regierungen der Einzelstaaten und verpflichteten diese, ihre Landesbehörden zur Beobachtung der getroffenen Bestimmungen anzuhalten (Laband Staatsrecht des Deutschen Reichs 5. Aufl. Bd. 1 S. 257 ffg., Bd. 3 S. 271 Anm. 1, gegen Hänel Deutsches Staatsrecht Bd. 1 S. 632 Anm. 14, der in dem Bundesratsbeschlusse von 1887 eine verfassungswidrige Verordnung sieht). Da die Beschlüsse überhaupt keine Rechtsvorschriften enthalten, so ist der Versuch des Verfassungsgerichts verfehlt, aus der Fassung einzelner Bestimmungen eine Rechtspflicht zur Kennzeichnung von Untiefen oder Wracks herzuleiten und diese Rechtspflicht demgemäß abzugrenzen. Ebenso wenig sind die Bekanntmachungen Schutzgesetze im Sinne des § 823 Abs. 2 BGB., da sie keine Rechtsätze, sondern nur Verwaltungsvorschriften enthalten. Eine andere, hier nicht in Betracht kommende Frage ist, ob ein Verschulden anzunehmen wäre, wenn ein Seezeichen da, wo es pflichtgemäß anzubringen ist, anders angebracht würde, als es die jetzt noch gültige Bekanntmachung vom 13. Mai 1912 bestimmt.

Die Rechtsgrundlage für die Pflicht des Beklagten zur Anbringung von Seezeichen ist vielmehr — worauf das Verfassungs-

gericht zutreffend, wenn auch erst in zweiter Linie, hintweist — in Art. 101 der Reichsverfassung vom 11. August 1919 und in dem eingangs bezeichneten Staatsvertrag vom 29. Juli 1921 zu suchen. Art. 101 RVerf. bestimmt:

„Aufgabe des Reichs ist es, alle Seezeichen, insbesondere Leuchtfeuer, Feuerschiffe, Bojen, Tonnen und Baken in sein Eigentum und seine Verwaltung zu übernehmen. Nach der Übernahme können Seezeichen nur noch vom Reiche oder mit seiner Zustimmung hergestellt oder ausgebaut werden.“

Da die Übernahme durch den Staatsvertrag geschehen ist, so ist seitdem der Beklagte allein befugt, Seezeichen anzubringen oder die Anbringung anderen zu gestatten; ohne seine Zustimmung ist die Anbringung verboten. Dieser Befugnis des Beklagten entspricht aber seine Pflicht, Seezeichen überall da anzubringen, wo es die im Verkehr erforderliche Sorgfalt gebietet (§ 276 BGB.). Es kann keine Rede davon sein, und der Beklagte nimmt das anscheinend selbst nicht an, daß es seinem freien Belieben überlassen sei, wo er Seezeichen anbringen wolle und wo nicht. Die Revision meint, daß dies dem „Ermessen“ der zuständigen Behörde überlassen bleiben müsse, bemüht sich aber doch, nachzuweisen, daß eine Kennzeichnung des „Ocean King“ durch Seezeichen nicht erforderlich gewesen sei. In der Tat kann auch das pflichtmäßige Ermessen der zuständigen Behörde hierin nicht das letzte Wort sprechen. Denn Fehlgriße können vorkommen, und für den dadurch angerichteten Schaden hat der Beklagte einzustehen, wenn die übrigen Voraussetzungen des § 823 Abs. 1 BGB. bei ihm vorliegen. Der Beklagte, der die Sicherung der Schifffahrt durch Seezeichen, also eine Art der Verkehrsregelung, in die Hand genommen hat, steht in dieser Hinsicht nicht anders da als jemand, der einen Verkehr eröffnet hat. Er hat die Vorkehrungen zu treffen, welche die Sicherheit des Verkehrs erfordert. Das kann je nach den Umständen des einzelnen Falles verschieden sein, muß aber nach dem objektiven Maßstabe bestimmt werden, den § 276 BGB. an die Hand gibt, und unterliegt der gerichtlichen Nachprüfung.

Dabei wird die Übung — der Seegebrauch — in der Regel das Mindestmaß des Erforderlichen anzeigen. Entscheidend ist aber das Erfordernis selbst, hier also, ob die Kennzeichnung des Wracks „Ocean King“ mit Rücksicht auf die Gefahr für die Schifffahrt geboten war. Soweit die Ausführungen des Berufungsgerichts über

diese Fragestellung hinausgehen, können sie auf sich beruhen bleiben. Das Berufungsurteil läßt aber durch seine Feststellungen in Verbindung mit dem unstreitigen Sachverhalt genügend erkennen, daß das Wrack „Ocean King“ die Schifffahrt in einer Weise gefährdete, welche die Anbringung eines Seezeichens erforderlich machte. Zwar mag dahingestellt bleiben, ob eine solche Gefahr für die Schiffe bestand, welche die Dumer Balge durch das Nordergat benutzten; denn von diesem, durch Tonnen bezeichneten Fahrwasser lag das Wrack „Ocean King“ 1150 m entfernt. Wohl aber bildete es für Schiffe, die den Schluchter befuhren, eine erhebliche Gefahr. Daß das von den Neuharlingerfieler Fischern mit ihren Schiffen von jeher in ausgedehntem Maße geschehen ist, steht außer Streit; nach der Schätzung des Vorsitzenden ihres Fischereivereins benutzten sie den Schluchter mindestens doppelt so oft als das Nordergat. Es bestand daher ein Verkehrsbedürfnis für die Kennzeichnung des Wracks, und das Berufungsgericht spricht in diesem Sinne zutreffend von einem Schutzanspruch „nach Maßgabe der natürlichen Erfordernisse der Sachlage“. Dem entspricht es denn auch, daß das Wrack jahrzehntelang, bis zum Jahre 1915, durch eine Wracktonne gekennzeichnet gewesen ist. Den Beweis dafür, daß sich die Verhältnisse, die dafür maßgebend waren, in der Zeit von 1915 bis zum Unfall des Klägers wesentlich geändert hätten, hat das Berufungsgericht ohne Rechtsirrtum nicht für geführt erachtet. Der Beklagte hatte zwar behauptet, das Fahrwasser der Dumer Balge sei von Westen nach Osten gewandert. Diese Behauptung traf aber nur für die nördliche Ausmündung des Fahrwassers zu und mochte vielleicht für das hier nicht in Betracht kommende, früher ebenfalls durch eine Tonne bezeichnet gewesene Wrack „Saltborn“ eine gewisse Bedeutung haben. Dagegen war die Entfernung des Wracks „Ocean King“ von dem durch Tonnen bezeichneten Fahrwasser nach dem sachverständigen Zeugnis des Kapitäns W., des Kapitäns des Tonnenlegerdampfers, immer die gleiche geblieben. Hiergegen hat der Beklagte nichts vorgebracht; er kann also nicht behaupten, daß der Grund, der bis zum Jahre 1915 die Kennzeichnung des Wracks erforderlich erscheinen ließ, später weggefallen sei. In der Zeit nach 1915, vor und nach dem Unfall des Klägers, haben sich vielmehr die Neuharlingerfieler Fischer beim Fehlen einer Wracktonne unstreitig selbst geholfen, indem sie eine Wafe oder einen Pfahl mit Toppzeichen auf dem

Wrack anbrachten. Schließlich ist das im Jahre 1925 sogar mit Unterstützung des Beklagten geschehen, dessen Zustimmung nach Art. 101 RVerf. ohnehin erforderlich war; er hat dem Neuhaarlingerfieler Fischereiverein Materialien dazu geliefert. Nimmt man hinzu, daß das Seeamt in seinem Spruch vom 3. Dezember 1924 über den Untergang der „Harmina“ die Bezeichnung oder Sprengung des Wracks als „dringend erwünscht“ bezeichnete und daß die beiden vom Berufungsgericht bernommenen Sachverständigen die Kennzeichnung des Wracks für erforderlich erachteten, so hat das Berufungsgericht rechtlich nicht geirrt, wenn es ein Bedürfnis für die Anbringung eines Seezeichens hier angenommen, dessen Fehlen dem Beklagten als Verschulden angerechnet und die Bezeichnung in den Seekarten nicht für genügend erachtet hat.

Bei dieser Sachlage kann es nicht darauf ankommen, daß der Kläger mit seinem Schiff unfreiwillig in die Nähe des Wracks gelangt ist, also den Schlichter nicht hat befahren wollen. Denn war einmal die Kennzeichnung des Wracks geboten, so war der Beklagte für alle durch das Fehlen des Seezeichens herbeigeführten Unfälle verantwortlich. Den ursächlichen Zusammenhang stellt das Berufungsgericht einwandfrei fest, indem es annimmt, daß der Sohn des Klägers eine Boje, wenn sie vorhanden gewesen wäre, rechtzeitig wahrgenommen hätte. Höchstens hätte es den Beklagten ganz oder zum Teil entlasten können, wenn zu dem Unfall ein eigenes Verschulden des Klägers oder seines Sohnes mitgewirkt hätte (§ 254 BGB.). Allein ein solches Verschulden wird vom Berufungsgericht aus Erwägungen verneint, die mit der Ansicht der Sachverständigen und des Seeamts in Einklang stehen und keinen Rechtsirrtum enthalten. Eine berichtigte Seekarte hätte den Unfall nicht verhindern können, da dem Kläger nach der Feststellung des Berufungsgerichts eine nähere Ortsbestimmung nicht möglich war.

Nach alledem ist nicht zu beanstanden, daß der Anspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt worden ist. Daß etwa das Deutsche Reich nicht der richtige Beklagte sei und das Land Preußen hätte verklagt werden müssen, hat der Beklagte selbst nicht geltend gemacht. Es würde auch nicht zutreffen, obwohl die untere und die mittlere Behörde, die für die Anbringung des Seezeichens zunächst hätte sorgen müssen, mit preussischen Beamten besetzt ist (§ 11 des Staatsvertrags vom 29. Juli 1921). Würde der Be-

Klage auf Grund des Art. 131 RVerf. wegen Amtspflichtverletzung eines Beamten in Anspruch genommen, so wäre allerdings entscheidend, von welcher Körperschaft der schuldige Beamte angestellt worden ist und besoldet wird, nicht, wessen Hoheitsrecht er im gegebenen Falle ausgeübt hat (RGZ. Bd. 126 S. 83). Hier wird aber der Beklagte nicht auf Grund des Art. 131 RVerf., sondern wegen Verschuldens seiner verfassungsmäßigen Organe, also auf Grund der §§ 30, 31, 89 BGB. in Anspruch genommen. Diesen fällt zur Last, daß sie das Bedürfnis zur Anbringung eines Seezeichens nicht genügend nachgeprüft und nicht die erforderlichen Anordnungen getroffen haben.