

43. Bestimmt sich die Haftung des Reichs für den Zustand der in seiner Verwaltung befindlichen Seewasserstraßen nach ähnlichen Grundsätzen, wie sie für die Pflicht der politischen Gemeinden und anderen Körperschaften des öffentlichen Rechts gelten, den Verkehr auf Landstraßen, Ortswegen usw. zu sichern?

Verf. Art. 131. BGB. §§ 89, 823.

III. Zivilsenat. Ur. v. 19. März 1935 i. S. Deutsches Reich (Befl.)  
w. Firma S. (Rf.). III 169/34.

- I. Landgericht Stade.
- II. Oberlandesgericht Celle.

Am 22. November 1930 fuhr der dem Schiffer H. gehörige Segler „Cremon“ mit einer für die Firma J. A. bestimmten Ladung Gerste und Mais an Bord von Hamburg aus die Elbe hinunter, als ein starker Wind aufkam. Um vor dem drohenden Sturm Schutz zu suchen, lief der Segler in die Süderelbe ein und legte dort an einer im Herbst 1929 von der Wasserstraßenverwaltung des verklagten Deutschen Reichs geschaffenen, aus einer Reihe dreipfähliger Dufbalben bestehenden Schiffsliegestelle an. Der mit dem Steuerbord an zwei Dufbalben liegende Segler wurde in der Weise festgemacht, daß vom Bug und Heck je eine Trosse doppelt durch einen Ring der an den Dufbalben befindlichen Pfahlketten gezogen wurde. Der Schiffer H. ging dann an Land und suchte seine 4 km entfernte Wohnung auf, während der sechzehnjährige Schiffsmann D. an Bord blieb. Bald darauf legte der Motorsegler „Alte Liebe“ längsseits der „Cremon“ und später noch der Motorsegler „Zukunft“ längsseits der „Alten Liebe“ an. Beide Segler machten an denselben Dufbalben wie der Segler „Cremon“ fest, und zwar wurden die Trossen der „Alten Liebe“ durch je einen anderen Ring der Dufbalbenketten gezogen, während die Hecktrosse der „Zukunft“ um einen Pfahl des Dufbalbens gelegt und die Trosse vom Bug durch denselben Ring gezogen wurde, an dem die „Alte Liebe“ festgemacht hatte. Die Segler „Alte Liebe“ und „Cremon“ wurden durch ein dickes Tau miteinander vertäut. An den Dufbalben hinter dieser Schiffsgruppe hatten die Segler „Gertha“ und „Johanna“ Bord an Bord derart festgemacht, daß ihre Trossen durch Ringe der Pfahlketten gezogen waren. Hinter der „Gertha“ und „Johanna“ lagen an weiteren Dufbalben der Motorsegler „Gertha“ und ein Fahrzeug des Schiffers J. Als sich am Mittag des 23. November der Sturm verstärkte und mit dem Aufkommen der Flut ein starker Strom einsetzte, rissen sich zunächst der Segler „Gertha“ und das Fahrzeug von J. los. Die „Gertha“ warf ihren Anker, trieb aber an den anderen Fahrzeugen vorüber, bevor ihr Anker am Ostufer der Süderelbe oberhalb der Liegestelle des „Cremon“ faßte. Sodann rissen die Segler „Gertha“ und „Johanna“ hinten los und schwoiten herum, da die vorderen Trossen zunächst noch hielten. Als sie die „Zukunft“ bachbords trafen, rissen die „Zukunft“ und „Alte Liebe“ hinten los. Gleich darauf brach auch die Pfahlkette, an der die Hecktrosse der „Cremon“ befestigt war. Als die Schiffe herumschwoiten, rissen auch die vorderen Ver-

täuungen, und die Schiffe trieben, da die alsbald gesetzten Anker nicht hielten, die Süderelbe hinauf. Die „Cremon“ geriet, nachdem der Schiffsmann D. auf die „Alte Liebe“ hinübergesprungen war, gegen die Ankerkette der „Gertha“, kenterte und sank. Das Schiff wurde später gehoben und die schwer beschädigte Ladung bestmöglich verwertet.

Die Klägerin, bei der die Ladung von der Firma J. A. versichert war, hat diese entschädigt und sich durch Urkunde vom 26. Januar 1932 alle dieser Firma wegen des Unfalls zustehenden Ansprüche abtreten lassen. Sie nimmt den Beklagten auf Schadenersatz in Anspruch mit der Begründung, daß er den Unfall durch eine unsachgemäße Einrichtung der Schiffsliegestelle verschuldet habe. Die Ketten der Dufdalben seien alt und zu schwach gewesen, zumal ihre Festigkeit infolge der Witterungseinflüsse schon gelitten hätte. Der Beklagte bestreitet, daß die Ketten zu schwach gewesen seien. Er macht geltend, daß die Ketten nur für die Befestigung der Schiffe bei ruhigem Wetter bestimmt gewesen seien und für diesen Zweck ausgereicht hätten. Bei stürmischem Wetter hätten die Schiffe an den Dufdalben selber festmachen sollen.

Die Klägerin hat im ersten Rechtszug einen Teilbetrag von 3340,50 RM. eingeklagt und ein obsiegendes Urteil des Landgerichts erstritten. Das Oberlandesgericht hat den auf 6001 RM. erweiterten Klagenspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Die Revision des Beklagten gegen dieses Urteil blieb erfolglos.

#### Aus den Gründen:

Das Berufungsgericht geht auf Grund des Ergebnisses der Beweisaufnahme davon aus, daß die Rechtsvorgängerin der Klägerin zur Zeit des Unfalls Eigentümerin der bei dem Sinken des Seglers „Cremon“ schwer beschädigten Ladung gewesen sei, und hält im Hinblick auf den Inhalt der Abtretungsurkunde vom 26. Januar 1932 die Klägerin zur Geltendmachung des eingeklagten Schadenersatzanspruchs an sich für befugt. Der Anspruch gründe sich, so fährt es fort, auf § 823 BGB. und löse danach eine Haftbarkeit des Beklagten aus, wenn der Unfall durch die Schwäche der Dufdalbenketten verursacht sei und die Reichswasserstraßenverwaltung, welche die Schiffsliegestelle eingerichtet und dem öffentlichen Verkehr übergeben habe, ihre daraus sich ergebenden Pflichten durch die Anbringung derartiger

Ketten schuldhaft verletzt habe. Das sei zu bejahen. Ein etwaiges Mitverschulden Dritter an dem Unfall, insbesondere des Schiffers G., schließe die Haftung des Beklagten nicht aus; die Voraussetzungen für einen Schadensausgleich gemäß §§ 254, 278 BGB. wegen mitwirkenden Verschuldens seien nicht gegeben.

Die Revision rügt demgegenüber in erster Linie unrichtige Anwendung des § 823 BGB. Sie meint, das Berufungsgericht habe die rechtliche Grundlage für die Haftung des Beklagten nicht in dieser gesetzlichen Vorschrift, sondern nur in Art. 131 RVerf. in Verbindung mit § 839 BGB. finden dürfen. Dem kann nicht beigetreten werden. Nach Art. 131 RVerf. trifft, wenn ein Beamter in Ausübung der ihm anvertrauten öffentlichen Gewalt die ihm einem Dritten gegenüber obliegende Amtspflicht verletzt, die Verantwortlichkeit — vorbehaltlich des Rückgriffs gegen den Beamten — grundsätzlich den Staat oder die Körperschaft, in deren Diensten der Beamte steht. Als „Ausübung öffentlicher Gewalt“ in diesem Sinne gilt jede — sei es zwangsmäßige, sei es fürsorgliche — dienstliche Betätigung, der sich der Staat obrigkeitlich unterzieht, die sich also nicht als Wahrnehmung bürgerlich-rechtlicher Belange des Reichs, Landes usw. darstellt (RGZ. Bd. 121 S. 254 [256] und Bd. 126 S. 28 [32] mit Nachweisen früherer Entscheidungen). Handelt der Beamte als Vertreter des Staates im zweiten Sinne, so ist Art. 131 RVerf. nicht anwendbar; an seine Stelle treten dann für die Haftung des Beamten § 839 und für die Haftung des Staates die §§ 31, 89, 278, 831 BGB. Im vorliegenden Fall nimmt nun die Klägerin den Beklagten nicht auf Grund des Art. 131 RVerf., sondern wegen Nichterfüllung der ihm aus der Einrichtung der in der Süderelbe bestehenden Schiffs- liegestelle obliegenden Verkehrssicherungspflicht in Anspruch, indem sie den Unfall auf mangelhafte Beschaffenheit der an den Dufkallben dieser Liegestelle angebrachten Pfahlketten zurückführt. Die rechtliche Grundlage dieses Anspruchs bildet § 823 BGB. Es ist in der Rechtsprechung des Reichsgerichts anerkannt, daß ebenso wie ein Privatmann, der auf dem ihm gehörigen oder seiner Verfügung unterstehenden Grund und Boden einen Verkehr für Menschen eröffnet, für die Verkehrssicherheit Sorge zu tragen hat (RGZ. Bd. 54 S. 53, Bd. 68 S. 358, Bd. 106 S. 340, Bd. 118 S. 91, Bd. 128 S. 356; RGRKomm. z. BGB. § 823 Erl. 6a), auch die politischen Gemeinden und andere Körperschaften des öffentlichen Rechts für den verkehrs-

sicheren Zustand der Ortsstraßen einschließlich der Brücken und Plätze verantwortlich sind (RGZ. Bd. 89 S. 136, Bd. 95 S. 154; RGR-Komm. a. a. O. Erl. 6b). Nach ähnlichen Grundsätzen bestimmt sich die Haftung des Reichs für den Zustand der in seiner Verwaltung befindlichen Seewasserstraßen. Zwar beschränkt sich die Verpflichtung des Reichs, eine Seewasserstraße in verkehrssicherem Zustande zu erhalten, auf die Wassertiefe, die von der zuständigen Behörde festgesetzt und den beteiligten Schifffahrtskreisen bekannt gegeben ist (Urt. des erکنnenden Senats v. 28. April 1933 III 352/32, abgedr. HR. 1933 Nr. 1844, LZ. 1933 Sp. 928, DRZ. 1933 Nr. 436, RuPrVerwBl. 1934 S. 620). Aber soweit das Reich hiernach die Sorge für die Verkehrssicherheit übernommen hat, haftet es allen Benutzern der Wasserstraße nach § 823 BGB., wenn es die Verpflichtung zur Erhaltung der Wasserstraße in verkehrssicherem Zustande nicht mit der gebotenen Sorgfalt (§ 276 BGB.) erfüllt. Die Verpflichtung des Reichs beschränkt sich auch nicht auf den Zustand der Wasserstraße selber. Sie erstreckt sich vielmehr auf alle für die Benutzung durch den Verkehr bestimmten Einrichtungen, mit denen das Reich die Wasserstraße versieht. Daraus folgt, daß das Reich, nachdem es im Herbst 1929 in der Süderelbe eine Liegestelle für Seeschiffe geschaffen hatte, verpflichtet war, diese Liegestelle in einem ihre gefahrlose Benutzung ermöglichenden Zustande zu erhalten. Für den Umfang dieser Verpflichtung ist es ohne Bedeutung, daß es im Ermessen der Seewasserstraßenverwaltung stand, ob sie die Liegestelle einrichten wollte. Entschloß sich die Verwaltung dazu, eine derartige Einrichtung dem Verkehr zur Verfügung zu stellen, so ergab sich aus der Zweckbestimmung der Anlage die Haftung des Reichs für ihren verkehrssicheren Zustand. Demgemäß mußte das Reich auch, wenn es die Liegestelle mit Ketten zum Festmachen der Schiffe versah, Ketten von einer Beschaffenheit wählen, die ein sicheres Liegen der Seeschiffe gewährleistete. Der Beklagte kann mit dem Einwand, daß die Ketten nur für ein Anlegen bei ruhigem Wetter bestimmt und geeignet gewesen seien, nicht gehört werden. Da eine derartige Beschränkung der Zweckbestimmung der Ketten nach dem festgestellten Sachverhalt weder öffentlich bekanntgemacht noch auch für die Benutzer der Liegestellen erkennbar war, hätten die Ketten eine Stärke und Haltbarkeit haben müssen, die ein sicheres Liegen der Schiffe auch bei stürmischem Wetter ermöglichte. Die mithin vom Berufungs-

gericht an sich zutreffend bejahte Haftung des Beklagten aus § 823 BGB. wegen Verletzung der Verkehrssicherungspflicht (schließt nach feststehender Rechtsprechung des Reichsgerichts die Anwendbarkeit des § 839 BGB. aus (RGZ. Bd. 78 S. 329, Bd. 131 S. 249, auch Bd. 128 S. 356 [359], Bd. 145 S. 66 und RGRRomm. z. BGB. § 839 Erl. 1). Der erhobene Anspruch unterliegt also entgegen der Meinung der Revision weder dem Art. 131 RVerf. noch den im § 839 BGB. vorgesehenen Beschränkungen, insbesondere auch nicht dem Nachweis, daß die Rechtsvorgängerin der Klägerin auf andere Weise nicht Ersatz zu erlangen vermöge.