

1. 1. Richtet sich die Haftung des Staates für Schiffsunfälle auf den Reichswasserstraßen, die durch das Fehlen von Schiffsfahrtszeichen verursacht worden sind, nach §§ 823 ffg. BGB. oder nach § 839 BGB. in Verbindung mit Art. 131 WeimVerf.? Wie verhält sich in solchen Fällen die Haftung des Reichs zu der des Landes?

2. Wie weit reicht das dem öffentlichen Schiffsverkehr dienende Fahrwasser im Sinne von § 114 Abs. 3 des preussischen Wassergesetzes vom 7. April 1913?

3. Was ist im Sinne des § 114 Abs. 3 Satz 2 das. unter einem Hafen zu verstehen?

4. Besteht eine Vereinbarung, welche die preussische Strombauverwaltung und eine Kleinbahngesellschaft vor dem Inkrafttreten des preussischen Wassergesetzes vom 7. April 1913 dahin getroffen haben, daß eine von einem Wasserlauf erster Ordnung abzweigende Wasserfläche von der Kleinbahngesellschaft ausgebaut werden solle, damit diese sie als Umschlagstelle benutze, öffentlich-rechtliche Bedeutung für die Pflicht zur Unterhaltung der Zufahrt zu der Umschlagstelle?

5. Ist eine derartige Zufahrt eine Zufahrtstraße zu einem Hafen im Sinne des § 114 Abs. 3 Satz 2 des genannten Gesetzes?

6. Unter welchen Voraussetzungen ist in solchem Fall anzunehmen, daß die Kleinbahngesellschaft auf der von ihr ausgebauten Umschlagstelle und auf der Zufahrt dazu einen öffentlichen Verkehr eröffnet hat?

WeimVerf. Art. 131. BGB. §§ 823 ffg., 839. Preuß. Wassergesetz v. 7. April 1913 (GS. S. 53) — WassG. — § 114 Abs. 3 u. 4, § 115 Abs. 3.

III. Zivilsenat. Ur. v. 9. Februar 1937 i. S. F. (Kl.) w. 1. Preuß. Staat, 2. G.-W.-E.-Kleinbahn-GmbH. (Bekl.). III 362/35.

I. Landgericht Stendal.

II. Oberlandesgericht Naumburg a. S.

Nordwestlich der Stadt W. (Provinz Sachsen) zweigt vom Elbstrom zwischen den Bühnen 7a und 8 eine etwa 1,5 km lange, schmale Wasserfläche ab; sie wird „Bühnenhafen“ genannt. Im Jahre 1905 bestand zwischen der Wasserfläche und dem Elbstrom noch keine schiffbare Verbindung. Damals verhandelte der Rechtsvorgänger der Zweitbeklagten, der den Bühnenhafen für den Umschlagsverkehr der von ihm betriebenen Kleinbahn benutzen wollte, mit der Strombauverwaltung und der Stadtgemeinde W. über die Herstellung einer Zufahrt von der Elbe zum Bühnenhafen. Am 15. November 1905 kam eine Einigung zustande, die dann zur Herstellung der Zufahrt geführt hat. Die Zweitbeklagte hat darauf ihr Bahngleis unmittelbar neben den Bühnenhafen gelegt und benutzt diesen seitdem als Umschlagstelle.

Am 19. November 1930 war Hochwasser; die Bühnenköpfe am Eingang des Bühnenhafens waren überschwemmt und nicht sichtbar. Markierungszeichen für die Einfahrt in den Bühnenhafen — Bober oder Bojen — auf oder an der Bühne 7a waren nicht vorhanden. Gegen 16 Uhr traf der Schiffseigentümer G. mit seinem Motor Kahn „Fahrwohl“ vor dem Bühnenhafen ein. Als er in den Bühnenhafen einzufahren suchte, um dort Getreide zuzuladen, fuhr der Motor Kahn auf den Bühnenkopf der Bühne 7a auf und wurde led; Schiff und Ladung wurden beschädigt. Zu der Ladung gehörte Getreide des Klägers. Ihm ist durch die Beschädigung des Getreides ein Schaden von 7095,09 RM. entstanden.

Der Kläger fordert Ersatz seines Schadens von beiden Beklagten als Gesamtschuldnern. Er macht geltend, die Einfahrt zu dem Bühnenhafen habe durch einen Bober kenntlich gemacht sein müssen. Hierzu sei in erster Reihe nach den §§ 114, 115 WassG. der Preussische Staat, der Erstbeklagte, verpflichtet gewesen, in zweiter Reihe aber auch die Zweitbeklagte, weil sie in dem Bühnenhafen den öffentlichen Schiffsverkehrsverkehr eröffnet habe. Der Preussische Staat hafte für den Schaden auch deshalb, weil die Beamten der Strombauverwaltung

die Zweitbeklagte zu einer Kennlichmachung der Einfahrt in den Buhnenhafen hätten anhalten müssen. Die Beamten hätten dadurch, daß sie nicht selbst die nötigen Zeichen angebracht und die Zweitbeklagte auch nicht zu der nötigen Bezeichnung angehalten hätten, dem Kläger gegenüber ihre Amtspflicht verletzt. Der Erstbeklagte habe sich zudem bei den Verhandlungen mit dem Rechtsvorgänger der Zweitbeklagten ausdrücklich zur Unterhaltung der Buhnen 7 und 7a verpflichtet; auch aus diesem Grunde habe der Erstbeklagte dort die nötigen Zeichen für die Sicherheit des Schiffsverkehrs anbringen müssen und durch Unterlassung der Anbringung schuldhaft gehandelt. Die Verpflichtung des Preussischen Staates, für die Verkehrssicherheit der Zufahrt zum Buhnenhafen zu sorgen, ergebe sich insbesondere noch aus dem von der Elbstrombauverwaltung, dem Rechtsvorgänger der Beklagten und der Stadt W. am 15. November 1905 geschlossenen Abkommen. Dort habe sich der Chef der Elbstrombauverwaltung vorbehalten, eine Polizeiverordnung für den Verkehr nach dem Wer Buhnenhafen zu erlassen. Daraus folge, daß sich die Elbstrombauverwaltung als diejenige Rechtspersönlichkeit angesehen habe, die für die Verkehrssicherheit des Buhnenhafens einzustehen gehabt habe.

Die Beklagten bestreiten, daß die Anbringung eines Schiffsfahrtszeichens notwendig gewesen sei, und führen den Unfall auf grobe Unvorsichtigkeit des Schiffers G. zurück; dieser habe ohne den vorgeschriebenen Auslug am Bug des Rahnes trotz starken Schneegestöbers die Einfahrt versucht.

Der Erstbeklagte verteidigt sich weiter damit, daß er nur zur Instandhaltung der Buhnen verpflichtet gewesen sei, nicht aber für die Verkehrssicherheit bei der Einfahrt zu dem Buhnenhafen habe zu sorgen brauchen; die Buhne 7a liege nicht im öffentlichen Fahrwasser, sondern gehöre zu einer besonderen Zufahrtstraße, nämlich der Zufahrt zu dem Buhnenhafen. Diese Zufahrtstraße habe die Zweitbeklagte zu unterhalten gehabt; sie benutze diese Zufahrt für ihre Zwecke, habe die Unterhaltung vertraglich übernommen und sei daher dort für die Sicherheit des Verkehrs verantwortlich gewesen.

Die Zweitbeklagte dagegen vertritt den Standpunkt, die Buhne 7a liege in der Fahrstraße der Elbe. Da deren Unterhaltung dem Erstbeklagten obgelegen hätte, habe dieser dort auch die nötigen Schiffsfahrtszeichen anbringen müssen; sie, die Zweitbeklagte, sei dazu über-

haupt nicht befugt gewesen. Bei dem Bühnenhafen handle es sich auch nicht um einen dem öffentlichen Verkehr übergebenen Hafen, sondern um eine private Umschlagstelle, zu der sie nur ihren Interessenten Zutritt gewährt habe. Hierauf weise auch ein von dem Wasserbauamt am Eingang des Bühnenhafens angebrachtes Schild jeden Schiffer hin.

Das Landgericht hat die Klage gegen den Erstbeklagten abgewiesen, ihr aber gegen die Zweitbeklagte stattgegeben. Auf die Berufung dieser Beklagten ist auch gegen sie die Klage abgewiesen worden. Dagegen ist die Berufung des Klägers zurückgewiesen worden. Dessen Revision führte zur Aufhebung des Berufungsurteils gegenüber beiden Beklagten und zur Zurückverweisung der Sache an das Berufungsgericht.

Aus den Gründen:

Von grundlegender Bedeutung für die Entscheidung des Rechtsstreits ist die Frage, ob die Einfahrt zum Bühnenhafen durch Marken hätte gekennzeichnet werden müssen, ob insbesondere auf der Bühne 7a Schiffsfahrtszeichen (Bober) hätten angebracht sein müssen, damit aus ihnen die in den Bühnenhafen einfahrenden Schiffer die Lage der bei Hochwasser überfluteten Bühnen hätten erkennen können. . . Das Oberlandesgericht trifft keine Feststellung darüber, ob die Sicherheit der Schifffahrt die Anbringung von Marken auf der Bühne 7a erfordert habe. . . Es geht mit dem Landgericht davon aus, daß nach dem Übergang der Wasserstraßen auf das Reich diesem die Pflicht der Unterhaltung des Elbstroms obgelegen habe. Danach sei es Pflicht der verfassungsmäßigen Organe des Reiches gewesen, zu prüfen, ob die Anbringung eines Schiffsfahrtszeichens erforderlich gewesen sei, und die erforderlichen Anordnungen zu treffen; für ein etwaiges Verschulden dieser Organe hafte nach §§ 30, 31, 89 BGB. das Reich. Eine Amtspflichtverletzung komme insoweit nicht in Frage. Die Unterhaltungspflicht erstreckte sich grundsätzlich auch auf die Bühnenwerke und damit, soweit diese dem Schiffsverkehr gefährlich werden könnten, auch auf deren Kennzeichnung. Daran ändere nichts, daß die Bühne 7a die Einfahrt zu dem Bühnenhafen im Osten begrenze; denn der Bühnenhafen und damit die Unfallstelle gehörten zum Fahrwasser der Elbe im weiteren Sinne. Die Ausnahme des § 114 Abs. 3 Satz 2 WassG.

komme nicht in Frage, weil der Bühnenhafen kein „Hafen“ sei. Denn es befänden sich in dem Bühnenhafen weder Kai noch Rampe noch sonstige Ladevorrichtungen; die Schiffe müßten vielmehr zum Laden in das Gebüsch oder das Schilf hineinfahren und würden in denkbar einfacher Weise be- und entladen, indem dabei vom Ufer zu den Rähnen Bohlen gelegt würden. Der Bühnenhafen, anscheinend der Rest eines toten Elbarmes — sog. Schlenke —, sei also in seiner ursprünglichen natürlichen Beschaffenheit erhalten geblieben; das kennzeichnende Merkmal eines Hafens fehle. Der Bühnenhafen werde auch nur als private Umschlagstelle der Zweitbeklagten benutzt.

Mit der Begründung, daß im Bühnenhafen kein öffentlicher Verkehr eröffnet sei, lehnt das Berufungsgericht für den entstandenen Schaden auch die Haftung der Zweitbeklagten ab. Es verweist darauf, daß nach einer von dieser am Eingang des Bühnenhafens angebrachten, für jeden Schiffer deutlich sichtbaren Tafel die Benutzung des Bühnenhafens von ihrer Genehmigung abhängig sei. Weil die Zweitbeklagte nach den Abmachungen vom 15. November 1905 die Unterhaltung der Bühnenwerke nicht übernommen hat, nimmt das Berufungsgericht an, daß sie auch nicht verpflichtet, ja nicht einmal berechtigt gewesen sei, auf der Bühne ein Schifffahrtszeichen anzubringen. Selbst wenn aber aus diesen Abmachungen ihre Verpflichtung zu folgern sei, für die Sicherheit der Schifffahrt im Bühnenhafen auch durch Anbringung von Schifffahrtszeichen auf der Bühne zu sorgen, so habe doch die öffentlich-rechtliche Verpflichtung hierzu nach § 79 Preuß. WR. II 15 dem Staat obgelegen; er habe diese Verpflichtung nicht mit Wirkung gegen Dritte der Zweitbeklagten übertragen können. Für diese Ansicht beruft sich das Oberlandesgericht auf RGZ. Bd. 40 S. 297. Endlich meint es, abweichende, vor dem Inkrafttreten des preußischen Wassergesetzes vom 7. April 1913 getroffene Vereinbarungen würden durch dieses ihre Bedeutung verloren haben; denn das Wassergesetz lasse solche Vereinbarungen nur in den besonderen Fällen der § 115 Abs. 2, § 116 Abs. 2, § 126 Abs. 1 Nr. 2 und 3 und § 129 Abs. 2 zu; diese Vorschriften befaßten sich aber nur mit künstlichen Wasserläufen und Wasserläufen zweiter und dritter Ordnung, die hier nicht in Betracht kämen.

Die Revision stellt zunächst zur Nachprüfung, ob die Klage gegen den Erstbeklagten wegen Verneinung der Sachbefugnis habe abgewiesen werden können. Sie verweist dabei darauf, daß dieser

Beklagte in einem Schriftsatz erklärt habe, seine Sachbefugnis nur insoweit bestreiten zu wollen, als behauptet werde, nicht er, der Preussische Staat, sondern die Zweitbeklagte habe für die Sicherung des Verkehrs von der Elbe zum Wer Hagen sorgen müssen.

Demgegenüber ist darauf hinzuweisen, daß es Sache des Klägers gewesen wäre, darzutun, warum er trotz des Staatsvertrags, betr. den Übergang der Wasserstraßen von den Ländern auf das Reich (Gesetz vom 29. Juli 1921, RGBl. S. 961), glaubte, wegen Vernachlässigung der Pflicht der Strombauverwaltung, die Wasserstraße für den Schiffsverkehrsverkehr in verkehrssicherem Zustand zu unterhalten, den Preussischen Staat in Anspruch nehmen zu können. Dieser ist nach der Rechtsprechung des erkennenden Senats (RGZ. Bd. 125 S. 11, Bd. 138 S. 259) dann der richtige Beklagte, wenn Beamte der preussischen Wasserpolizeibehörden ihre Amtspflichten verletzt haben, also Haftung aus § 839 BGB. in Verbindung mit Art. 131 WeimVerf. in Frage kommt. Wenn es sich dagegen darum handelt, ob Wasserstraßen von dem Unterhaltungspflichtigen in einem für die Schifffahrt geeigneten Zustande erhalten worden sind, so kommt nach der Rechtsprechung bei den von der Strombauverwaltung zu unterhaltenden Wasserstraßen erster Ordnung nicht Ausübung öffentlicher Gewalt in Frage, sondern die Wahrnehmung bürgerlich-rechtlicher Belange, also Haftung des Deutschen Reiches, nicht des Preussischen Staates aus §§ 31, 89, 278, 823 BGB. (vgl. RGZ. Bd. 128 S. 353, Bd. 147 S. 275). Immerhin ist bei Schiffsunfällen oft schwer festzustellen, ob die Schuld daran Beamten der Wasserbauverwaltung oder der Strombaupolizei beizumessen ist, ob also eine Haftung des Deutschen Reiches oder des Preussischen Staates in Frage kommt. Unter Berücksichtigung dieser Schwierigkeit, auf die der erkennende Senat in RGZ. Bd. 105 S. 99 hingewiesen hat, ist nach Kenntnis des Senats zur Vermeidung doppelter Prozesse zwischen den beteiligten Ministern des Reiches und Preußens am 22. September 1932 vereinbart worden, daß bei Prozessen vorliegender Art der Mangel der Sachbefugnis von dem in Anspruch genommenen Beklagten nicht geltend gemacht werden soll, einerlei ob das Reich oder der Preussische Staat auf Schadensersatz verklagt worden ist, sondern daß solche Prozesse so durchgeführt werden sollen, als habe der jeweils verklagte Fiskus neben dem anderen die Schuld übernommen. Die Mitteilung von dieser Vereinbarung soll als „ku-

mulative" Schuldübernahme gelten. Weiter war in dem Abkommen ausgesprochen worden, daß sich damit Nebenintervention und Streitverkündung erübrigten. Der Ausgleich zwischen Reich und Staat soll dann durch Auseinandersetzung dieser beiden erfolgen und der Richter sich daher im Urteil darüber aussprechen, unter welchem rechtlichen Gesichtspunkt der Schaden zugesprochen wird. Hiernach ist damit zu rechnen, daß der Erstbeklagte mit Rücksicht auf dieses Abkommen die erwähnte schriftliche Erklärung abgegeben hat, obschon der Hinweis auf das Abkommen fehlt. Immerhin war die Einlassung des Erstbeklagten zu diesem Punkte so wenig klar, daß es zweckmäßig gewesen wäre, sie unter Bezugnahme auf die beiden rechtlichen Gesichtspunkte, die hier in Frage kommen, erläutern zu lassen. Sollte die Einlassung eine Verufung auf das Abkommen vom 22. September 1932 bedeuten, so wäre die Abweisung der Klage gegen den Erstbeklagten, soweit sie auf Unterlassung von Maßnahmen zur Erhaltung der Schifffahrt gestützt worden ist, nicht mit der Begründung des Oberlandesgerichts zu halten, daß insoweit nur eine Haftung des Deutschen Reiches, nicht aber des Preussischen Staates in Frage komme.

Der erkennende Senat hat in RGZ. Bd. 147 S. 275 [279] ausgesprochen, daß das Deutsche Reich, soweit es die Sorge für die Verkehrssicherheit der Seewasserstraßen übernommen habe, allen Benutzern der Wasserstraße nach § 823 BGB. hafte, wenn es die Verpflichtung, die Wasserstraße in verkehrssicherem Zustande zu erhalten, nicht mit der gebotenen Sorgfalt erfülle. Die Verpflichtung erstreckte sich auf alle für die Benutzung durch den Verkehr bestimmten Einrichtungen, mit denen das Reich die Wasserstraßen versehen. Für den Umfang dieser Verpflichtung sei es auch ohne Bedeutung, daß es im Ermessen der Seewasserstraßenverwaltung stehe, ob sie Liegestellen — um eine solche handelte es sich damals — einrichten wolle. Entschleße sich die Wasserstraßenverwaltung dazu, eine derartige Einrichtung dem Verkehr zur Verfügung zu stellen, so ergebe sich aus der Zweckbestimmung der Anlage die Haftung des Reichs für ihren verkehrssicheren Zustand. Im vorliegenden Falle handelt es sich nicht um eine Seewasserstraße, sondern, soweit der Elbstrom selbst in Frage kommt, um einen Wasserlauf erster Ordnung im Sinne des preussischen Wassergesetzes. Insoweit liegt die Unterhaltung des Wasserlaufs nach § 115 Abs. 1 Nr. 1 WassG. dem Staate,

jezt dem Reich, ob. Der Umfang der Unterhaltungspflicht ist im § 114 näher geregelt. Die Unterhaltung umfaßt danach bei Wasserläufen erster Ordnung die Erhaltung der Schiffbarkeit und der Vorflut, bei den übrigen Wasserläufen die Erhaltung der Vorflut. Die Erhaltung der Schiffbarkeit, die im vorliegenden Falle allein in Frage kommt, erstreckt sich nach § 114 Abs. 3 nur auf das dem öffentlichen Schiffsverkehr dienende Fahrwasser. Sie umfaßt nicht die besonderen Zufahrtsstraßen zu den Häfen. Daß die Kennzeichnung schiffahrtsgefährlicher Stellen des Fahrwassers unter die Verpflichtung zur Erhaltung der Schiffbarkeit fällt, kann nicht zweifelhaft sein, folgt auch aus der Vorschrift des § 144 WassG., die dem Unterhaltungspflichtigen ein besonderes Recht gegenüber den Eigentümern der Ufergrundstücke usw. einräumt, im Interesse der Schifffahrt die erforderlichen Schiffsfahrtszeichen auf deren Grund und Boden anzubringen, also solche Grundstücke zum Setzen von Zeichen zu benutzen. Darüber, welche Arbeiten nach § 114 Abs. 1 und § 119 WassG. bei den der Unterhaltungspflicht des Reiches unterliegenden natürlichen oder künstlichen Wasserläufen erster Ordnung erforderlich sind, hat nach § 133 die mit der Verwaltung des Wasserlaufs betraute Behörde nach pflichtmäßigem Ermessen zu bestimmen. Daneben kommen Überwachungsmaßnahmen der Wasserpolizeibehörde nach § 133 auch insoweit in Frage, als die Unterhaltungspflicht nicht dem Staat, sondern einem anderen obliegt. Soweit das Ermessen der Behörde über die notwendigen Unterhaltungsarbeiten maßgebend ist, wird dadurch die Erhebung von Schadenersatzansprüchen gegen das Reich wegen Vernachlässigung der Unterhaltungspflicht nicht ausgeschlossen. Das Reichsgericht geht in ständiger Rechtsprechung davon aus, daß auch auf den dem öffentlichen Verkehr gewidmeten Wasserläufen die Fürsorge für die Verkehrssicherheit der Strombauverwaltung nach privatrechtlichen Grundsätzen obliegt, also die Strombauverwaltung für die ordnungsmäßige und betriebsichere Herstellung und Instandhaltung nicht nur der Verkehrsanlagen Sorge tragen muß, sondern auch pflichtmäßig für die Verkehrssicherheit des Wasserlaufbettes zu sorgen hat, vor Anlegestellen selbst dann, wenn dort das Bett nicht zum Fahrwasser der durchlaufenden Schifffahrt gehört. Die mangelhafte oder vernachlässigte Unterhaltung begründet, wie bereits erwähnt, einen Schadenersatzanspruch aus §§ 823, 31, 89 BGB.

Freilich ist diese Ansicht für solche Wasserläufe, die nicht zufolge einer besonderen Widmung des Staates als des Verfügungsberechtigten, sondern von Natur zur Schifffahrt geeignet und bestimmt sind, nicht unbestritten geblieben. Es wird die Ansicht vertreten, daß in solchem Falle nicht nur, soweit die Vernachlässigung von Pflichten der Wasserpolizei in Frage kommt, sondern auch dann, wenn die Wasserbauverwaltung ihren Pflichten nicht mit der nötigen Sorgfalt nachgekommen ist, nur eine Haftung aus § 839 BGB. in Verbindung mit Art. 131 WeimVerf. in Frage kommen könne. Neuerdings ist diese Ansicht von Kaczmarzyk in seiner 1936 erschienenen Schrift: „Die Haftung für die Verkehrssicherheit der Reichswasserstraßen (öffentlichen Binnenwasserstraßen)“ mit beachtenswerten Gründen verfochten worden. Die strittige Frage ist von außerordentlicher Bedeutung: im Falle des § 839 BGB. würde nach Abs. 1 Satz 2 das die Haftung des Reichs entfallen, wenn der Kläger den Ersatz des entstandenen Schadens auf andere Weise, etwa von einer Versicherungsgesellschaft, erlangen könnte; bei Ablehnung der privatrechtlichen Haftung aus §§ 823ffg. BGB. könnte er dann vom Deutschen Reich keinen Ersatz verlangen. Kaczmarzyk ist in Anlehnung an älteres Schrifttum der Meinung, daß auch dort, wo es sich um die Erhaltung der Schifffahrt öffentlicher Wasserstraßen handelt, der Staat nicht als Träger privatrechtlicher Verhältnisse tätig werde, sondern nur als hoheitlicher Staat in Ausübung allgemeiner Fürsorge. Der erkennende Senat ist jedoch nach nochmaliger Prüfung zu dem Ergebnis gelangt, an seiner bisherigen Rechtsprechung festzuhalten, daß nämlich aus den dort angeführten Gründen überall da, wo durch Gesetz jemandem die Verpflichtung zur Unterhaltung öffentlicher Wasserstraßen oder öffentlicher Wege auferlegt ist, aus der schuldhaften Verletzung dieser Unterhaltspflicht für den Geschädigten ein privatrechtlicher Schadensersatzanspruch nach Maßgabe der §§ 823ffg. BGB. erwächst.

Mangels entgegenstehender Feststellungen ist für die Revisionsinstanz davon auszugehen, daß nach den örtlichen Verhältnissen die Sicherheit des Einfahrens in den Bühnenhafen das Vorhandensein eines Schifffahrtszeichens (Wobers) verlangte. Weiter muß unterstellt werden, daß das Fehlen eines solchen auf Verschulden des zur Anbringung Verpflichteten beruhte und daß der Unfall beim Vorhandensein eines solchen Zeichens unterblieben wäre.

Bei Prüfung der Frage, wem die Anbringung des Bobers ob-
 gelegen hat, geht das Berufungsgericht davon aus, daß die Bühnen
 und das Werk a—b (Bühne 7a) von der Strombauverwaltung an-
 gelegt worden und daß sie auch nach dem Vertrage vom 15. No-
 vember 1905 von ihr zu unterhalten sind. Daraus folgert es, daß
 die Strombauverwaltung diese Anlagen hätte kennzeichnen müssen,
 soweit sie dem Schiffsverkehr bei Hochwasser gefährlich werden
 konnten. Daß die Bühne 7a die Einfahrt zum Bühnenhafen im
 Osten begrenze, sei unerheblich; denn der Bühnenhafen und damit
 die Unfallstelle gehörten zum Fahrwasser der Elbe im weiteren Sinne.
 Zu den Wasserläufen erster Ordnung seien nämlich nicht nur die eigent-
 liche Fahrstraße zu rechnen, sondern auch die seitlich davon mit Wasser
 bedeckten Flächen und die organisch mit dem Wasserlauf zusammen-
 hängenden Ausbuchtungen ohne Rücksicht darauf, ob dort Schifffahrt
 stattfinde. Der Berufsrichter bezieht sich insoweit auf das Er-
 läuterungsbuch zum Wassergesetz von Holz-Kreuz-Schlegel-
 berger (3./4. Aufl.) § 2 Anm. 2d. Dort ist aber nicht gesagt, was
 zum Fahrwasser gehört, sondern näher ausgeführt, was alles zum
 Wasserlauf gehört. Beide Begriffe sind nach § 114 WassG. scharf
 zu unterscheiden. Die Verpflichtung, den Wasserlauf für die Schiff-
 fahrt zu unterhalten, besteht nach § 114 Abs. 1 nur bei den Wasser-
 läufen erster Ordnung. Sie erstreckt sich nach Abs. 3 Satz 1 das-
 nur auf das dem öffentlichen Schiffsverkehr dienende Fahrwasser.
 Fahrwasser ist nun aber nicht jede mit Wasser bedeckte Fläche und
 auch nicht jede mit dem Wasserlauf zusammenhängende Ausbuchtung,
 sondern nur der Teil des Flusses, der dem durchlaufenden Schiffs-
 verkehr dient, und die Ausbuchtungen nur insoweit, als sie gleichfalls
 diesem Verkehr dienen oder an ihnen Einrichtungen für den Schiffs-
 verkehr geschaffen worden sind. Die Verpflichtung, die Wasserstraße
 für den Schiffsverkehr zu unterhalten, umfaßt, wie § 114 in Abs. 3
 Satz 2 ausdrücklich hervorhebt, nicht die besonderen Zufahrtsstraßen
 zu den Häfen. Die Anwendung dieser Bestimmung auf die Zufahrts-
 straße zur Umschlagstelle der Zweitbeklagten lehnt der Berufungs-
 richter ab, weil der Bühnenhafen — anscheinend der Rest eines toten
 Elbarmes, sog. Schlenke — in seiner ursprünglichen natürlichen Be-
 schaffenheit erhalten geblieben sei. Der Bühnenhafen sei daher kein
 Hafen, dies auch um deswillen nicht, weil sich darin weder Kai noch
 Rampe noch sonstige Ladevorrichtungen befänden. Der Bühnen-

Hafen werde auch nicht als Hafen, sondern als private Umschlagstelle der Zweitbeklagten benutzt. Aus dem Wassergesetz lasse sich also die Unterhaltungspflicht der Zweitbeklagten und damit die Pflicht, für die Sicherheit des Schiffsverkehrs in dem Buhnenhafen und seiner Zufahrt zu sorgen, nicht herleiten. Der Buhnenhafen sei nach Lage und Beschaffenheit als eine mit der Elbe zusammenhängende, seitlich davon belegene Wasserfläche anzusehen.

Diese Ausführungen sind von Rechtsirrtum beeinflusst. Die Elbe ist nach § 2 Abs. 1 Nr. 1 WassG. und seiner Anlage unter Nr. I in dem hier fraglichen Teil ein Wasserlauf erster Ordnung. Der Buhnenhafen ist weder unter Nr. I noch unter Nr. II dieser Anlage als Teil des Elbstromes angeführt. § 2 Abs. 2 WassG. bestimmt:

Natürliche Wasserläufe, die sich von einem natürlichen Wasserlauf abzweigen und wieder mit ihm vereinigen (Nebenarme), sowie Mündungsarme eines natürlichen Wasserlaufs sind der Ordnung zuzuzählen, welcher der Hauptwasserlauf an der Abzweigungsstelle angehört, wenn sich nicht aus der Anlage ein anderes ergibt oder nach § 3 Abs. 4 oder § 4 ein anderes bestimmt wird.

Ein Nebenarm ist der Buhnenhafen nicht, ebensowenig aber ein Mündungsarm. Dies wird von keiner Seite behauptet. Zu dem Elbstrom gehören als Bestandteil ohne weiteres seine Windungen und Ausbuchtungen. Wie an dem Strome selbst, steht auch an den Ausbuchtungen nach § 7 WassG. dem Preussischen Staat, jetzt nach dem Staatsvertrag, betr. den Übergang der Wasserstraßen von den Ländern auf das Reich, dem Deutschen Reiche das Eigentum zu. Es ist insoweit völlig unerheblich, wo die Fahrtrinne liegt; das Eigentum und die Öffentlichkeit des Stromes erstreckt sich eben auf seine ganze Breitenausdehnung in allen seinen Teilen ohne Rücksicht darauf, ob überall Schiffe verkehren können (vgl. Gruch. Bd. 55 S. 1148). Auf alle diese Teile, also die ganze Wasserfläche, soweit in der Längenausdehnung ein Wasserlauf erster Ordnung vorliegt, erstreckt sich die Verpflichtung zur Erhaltung der Vorflut, also des Wasserabflusses, nicht dagegen die Verpflichtung zur Erhaltung der Schiffbarkeit; diese beschränkt das Wassergesetz im § 114 Abs. 3 auf das dem öffentlichen Schiffsverkehr dienende Fahrwasser. Den natürlichen Ausbuchtungen stehen, wie bereits gesagt, die innerhalb des Strombettes liegenden Häfen und Anlegestellen gleich, soweit sie nicht über die Uferlinie (§ 12 WassG.) hinausgehen und lediglich durch Ausbau

der Ufer geschaffen sind; ebenso solche Häfen, die nur eine Erweiterung des Bettes bilden. Auch sie sind also Teile des Wasserlaufs. Dagegen sind Häfen und Anlegestellen, die durch nur künstlich hergestellte Zufahrten, insbesondere sog. Stichkanäle, mit dem Hauptwasserlauf verbunden sind, im übrigen aber jenseits der Uferlinie liegen, keine Bestandteile des Wasserlaufs, sondern Gewässer, die unter die Bestimmungen der §§ 196 ffg. WassG. fallen (vgl. Holz-Kreuz-Schlegelberger a. a. O. § 2 Anm. 2, 4, 5; Lenhard-Reichau WassG. § 2 Anm. B zu a, § 7 Anm. 3).

Im vorliegenden Falle ist das Landgericht davon ausgegangen, daß bis zur Schaffung der hier fraglichen Zufahrt der Bühnenhafen mit dem Elbstrom nicht verbunden, sondern davon durch einen schmalen Landstreifen getrennt gewesen sei. . . Diese Annahme wird aber von der Zweitbeklagten als irrig bezeichnet. Der Berufungsrichter hat in dieser Richtung keine Feststellung getroffen. Er nimmt in seinen die Zweitbeklagte betreffenden Ausführungen an, daß dort auch jetzt noch kein öffentlicher Verkehr stattfindet. Dann fehlt aber jeder Anhalt dafür, daß der Erstbeklagte vor Schaffung der hier fraglichen Zufahrt im Schiffsfahrtsinteresse eine in den Bühnenhafen führende Fahrtrinne hätte unterhalten müssen. Die Wasserfläche zwischen den Bühnen ist im allgemeinen nicht für den Schiffsverkehr bestimmt, sondern ihm entzogen. Nur ausnahmsweise werden zwischen den Bühnen Anlegestellen geschaffen. Das Berufungsgericht erwähnt nebenbei, daß der Bühnenhafen anscheinend eine sog. Schlenke sei. Darunter wird ein mit dem Wasserlauf in Verbindung stehendes, weit über den Uferstrich ins Land hineingehendes Gewässer verstanden, das nicht schiffbar zu sein braucht und nicht ohne weiteres als zum Hauptwasserlauf gehörig anzusehen ist. Derartige Schlenken unterliegen nach § 17 WassG. dem Anlandungsrecht der Anlieger und werden in der Regel, zumal wenn durch Anlandungen die Verbindung mit dem Strom weggefallen ist, als Privatgewässer angesehen werden müssen (vgl. Holz-Kreuz-Schlegelberger a. a. O. § 2 Anm. 2b). Davon ist man auch bei dem oben erwähnten Abkommen ausgegangen.

Wie dargelegt, folgt aus § 114 Abs. 3 WassG., daß nur das dem öffentlichen Schiffsverkehr dienende Fahrwasser instandzuhalten ist, also regelmäßig nur die Fahrtrinne, welche die Schiffe im Wasserlauf innehalten. Die Unterhaltungspflicht erstreckt sich auf die Anlege-

stellen. Eine Anlegestelle befand sich früher nicht an den fraglichen Bühnen, vielmehr ergibt die Augenscheinseinnahme des Oberlandesgerichts, daß sich eine Anlegestelle am linken Ufer der Elbe etwa 1 km oberhalb der jetzigen Zufahrt zum Bühnenhafen befunden hat. Über die Fahrrinne reicht nun aber nach dem Gesagten die Verpflichtung zur Erhaltung der Schiffbarkeit eines Wasserlaufes nicht hinaus. Also ist nicht ersichtlich, auf Grund welcher Bestimmung dem Erstbeklagten obgelegen haben soll, die Zufahrt zum Bühnenhafen für die Schifffahrt instandzuhalten. Bühnen und die anderen in §§ 136, 142 WassG. erwähnten Anlagen dienen dem Schutz der Ufer, der Regelung der Strömung und der Herbeiführung von Anlandungen. Eine Bühne kann aber so gebaut, umgebaut und eingerichtet werden, daß an ihr Schiffsfahrzeuge anlegen können. Vor der Ausführung des Abkommens vom 15. November 1905 war das, soweit ersichtlich, bei den hier fraglichen Bühnen nicht der Fall. Erst als die Zufahrt auf Grund jenes Abkommens hergestellt wurde, ist die Bühne 7a umgebaut und ein Ring in den Bühnenkopf eingelassen worden, damit an ihr Schiffsfahrzeuge anlegen können. Nirgends ist aber erkennbar, daß diese Einrichtung auch für Schiffe geschaffen worden ist, die den Elbstrom zu Berg oder Tal fahren wollen; vielmehr spricht das Abkommen dafür, daß sie lediglich für diejenigen Schiffe geschaffen worden ist, die zu der Bahnumschlagstelle der Zweitbeklagten in den Bühnenhafen gelangen wollen. Demgemäß ist der Zweitbeklagten in § 1 des Abkommens genehmigt worden, von der Elbe her nach dem vorgelegten Plan eine Zufahrt zu ihrer Bahnumschlagstelle herzustellen. . . Die Zufahrt ist zwar von der Elbstrombauverwaltung ausgeführt, aber die Zweitbeklagte hat für die Kosten der Herstellung an die Regierungshauptkasse 12500 RM. einzahlen müssen. Die Unterhaltung der Zufahrt ist nach Fertigstellung der Arbeiten gemäß § 3 des Vertrages vom 15. November 1905 dem Ermessen der Zweitbeklagten überlassen worden, und zwar auch hinsichtlich der angrenzenden Flächen. Die Strombauverwaltung hat in § 6 des Vertrages für Fahrzeuge, welche die Bahnumschlagstelle benutzen wollen, das Anlegen an den Bühnenköpfen 7 und 7a und dem Werk a — b, das den neuen Teil der Bühne 7a bildet, gestattet, soweit hierdurch nach dem Ermessen des zuständigen Wasserbauinspektors die Ausführung der erforderlichen Stromregulierungs- und Unterhaltungsarbeiten nicht behindert wird.

Daß eine Zufahrt zu dem Bühnenhafen geschaffen worden ist, kann nicht zweifelhaft sein. Als Zufahrt wird denn auch der neue Ausbau in den anderen Bestimmungen des Vertrags vom 15. November 1905 bezeichnet. Gleichwohl nimmt das Berufungsgericht an, daß es sich um keine besondere Zufahrtstraße im Sinne des § 114 Abs. 3 Satz 2 WassG. handle, und zwar deshalb nicht, weil sich im Bühnenhafen weder Kai noch Rampe noch sonstige Ladevorrichtungen befänden, es sich also bei dem Bühnenhafen um keinen Hafen handle . . . Diese Feststellung des Oberlandesgerichts über den tatsächlichen Zustand wird von der Revision nicht angegriffen. Also muß davon ausgegangen werden, daß in der Tat für die Stelle, wo die Schiffe für den Umschlagsverkehr anlegen müssen, keine besonderen Einrichtungen vorhanden sind. Gleichwohl muß die Zufahrt zu dem Bühnenhafen im Sinne des § 114 Abs. 3 Satz 2 WassG. als eine Zufahrtstraße zu einem Hafen angesehen werden. Für die Eigenschaft einer Schiffsanlegestelle als eines Hafens kommt es nicht wesentlich darauf an, ob und welche Verladevorrichtungen dort vorhanden sind. Die Häfen dienen vornehmlich dazu, die Schiffe aufzunehmen, um sie in Sicherheit zu bringen und ihre Be- und Entladung zu ermöglichen. Die fragliche Gesetzesbestimmung darf daher nicht eng ausgelegt werden; es kommt hier nicht auf besondere Verladeeinrichtungen an, sondern auf die wirtschaftliche Bedeutung der Häfen, denen die sich außerhalb des eigentlichen Wasserlaufes des Stromes befindenden Anlegestellen gleichzuachten sind. So ist denn auch bei der Beratung des Wassergesetzes nicht zweifelhaft gewesen, daß die Zufahrtstraßen zu Anlegestellen, die dem Umschlag dienen, unter die fragliche Gesetzesbestimmung fallen, auch soweit sie nicht in organischer Verbindung mit dem Fahrwasser des Stromes stehen. Danach lag also der Strombaubewertung die Unterhaltung der Zufahrt zu dem Bühnenhafen nicht ob.

Es handelt sich hier um einen Ausbau des Wasserlaufes, der nach einem behördlich festgestellten, vom Minister der öffentlichen Arbeiten genehmigten Plan hergestellt worden ist. Zwar hat ihn die Zweitebeklagte nicht selbst ausgeführt, sondern dies ist von der Strombaubewertung geschehen, aber doch nur für die Zwecke der Zweitebeklagten, für deren Umschlagsverkehr. Sie ist also im Sinne des Gesetzes als diejenige anzusehen, die den Wasserlauf ausgebaut hat, und sie trifft daher nach § 114 Abs. 4 WassG. die Verpflichtung zur Er-

haltung des Zustandes, in den der Wasserlauf durch den Ausbau versetzt worden ist. Daß die Strombauverwaltung hiermit nichts zu tun haben wollte, folgt aus § 3 des Vertrags. Dort ist die Unterhaltung der Zufahrt dem Ermessen des Eigentümers der Kleinbahn überlassen worden. Zu der Zufahrtstraße im Sinne der erwähnten Bestimmung gehört aber nicht nur der sog. Hasenmund, der von Raimauern umgeben ist, sondern auch die Strecke zwischen ihm und der Fahrrinne, die dem durchgehenden Schiffsverkehr dient. Es sind eben mehrere Fahrinnen in einem Wasserlauf möglich, und die Unterhaltungspflicht liegt nach dem Gesetz dann dem Staate hinsichtlich des Stromes nur ob, soweit die Fahrinne dem Schiffsverkehr auf dem Strome dient. Nun ist zwar schon bei der Beratung des Wassergesetzes die Frage angeschnitten worden, ob sich die Verpflichtung zur Erhaltung der Schiffbarkeit auch auf Teile des Stromes erstreckt, auf denen der auf den Nebengewässern stattfindende örtliche Verkehr seinen Anschluß an den Hauptstrom findet und auf denen der Ortsverkehr zu seinen oft zwischen Buhnen liegenden Anlegestellen zu gelangen pflegt. Ein Regierungsvertreter hat damals zugesagt, daß dem örtlichen Verkehr möglichst Rechnung getragen werden solle (vgl. Holz-Kreuz-Schlegelberger a. a. O. § 114 Anm. 6), aber eine Verpflichtung in dieser Beziehung legt das Gesetz dem Staate nicht auf. Jener Zusage ist im vorliegenden Falle dadurch entsprochen, daß eben die Schaffung der Zufahrt unter Änderung der Buhne 7a gestattet worden ist. Eine weitergehende Verpflichtung hat der Staat nicht übernommen.

Diesen rechtlichen Gesichtspunkten hat das Landgericht zu Unrecht keine Rechnung getragen. Weil der Buhnenkopf in das Fahrwasser der Elbe hineinreicht und also die Unfallstelle im öffentlichen Schiffsverkehrsverkehr der Elbe liege, soll das Deutsche Reich die Pflicht gehabt haben, auf der Buhne 7a zur Verhütung von Unfällen ein Verkehrszeichen anbringen zu lassen. Das Oberlandesgericht geht ebenfalls davon aus, daß die etwa erforderlich gewesene Kennzeichnung der Buhne dem Reich obgelegen habe, weil diese zum Fahrwasser der Elbe gehöre und daran der Umstand nichts ändere, daß sie die Einfahrt zum Buhnenhafen nach Osten begrenze. Dabei wird verkampt, daß diese Einfahrt erst 1906 geschaffen worden ist und, soweit die bisherigen Feststellungen erkennen lassen, die Buhne überhaupt nicht als Anlegestelle für den durchgehenden

Berkehr auf der Elbe bestimmt ist. Auch ist nicht beachtet oder doch keine Stellung dazu genommen worden, daß, wer den Strom für die Schifffahrt instandhalten muß, nicht dafür zu sorgen hat, daß sich auch die Verbindung mit einem Wasserlauf zweiter oder dritter Ordnung oder die Einmündung in einen solchen Wasserlauf in schiffbarem Zustande befindet.

Zu Unrecht nimmt aber das Berufungsgericht weiter an, daß bei Wasserläufen erster Ordnung Vereinbarungen zwischen dem Staat und Dritten über die Unterhaltung der Schiffbarkeit nicht mit öffentlich-rechtlicher Wirkung getroffen werden könnten. Bei dieser Ansicht hat offenbar der Berufungsrichter die Bestimmung des § 115 Abs. 3 WassG. übersehen (vgl. auch § 113 Abs. 1 Satz 2, § 114 Abs. 4 und § 126 Abs. 1 Nr. 3). Danach sind auch bei Wasserläufen erster Ordnung, soweit von einem anderen als dem Unterhaltungspflichtigen nach einem behördlich festgestellten Plan ein Ausbau erfolgt, Vereinbarungen mit dem Unternehmer zulässig, wonach ihm die Unterhaltungspflicht, die sich ja nach § 114 Abs. 4 auf die Erhaltung des durch den Ausbau geschaffenen Zustandes beschränkt, gänzlich abgenommen und von dem Staat übernommen wird. Freilich bedarf es dazu der Zustimmung der Wasserpolizeibehörde. Es wird hiernach darauf ankommen, ob aus § 4 des Vertrags vom 15. November 1905 in Verbindung mit dessen übrigen Bestimmungen zu entnehmen ist, daß die Strombaubverwaltung für die Anbringung eines Bobers auf der Duhne 7a zu sorgen hatte. Dabei kann es von Bedeutung sein, ob die Strombaubverwaltung dies früher getan hat und ob hierbei nicht allein wasserpolizeiliche Gründe maßgebend gewesen sind, sondern die Anbringung eben auf Grund der getroffenen Vereinbarung erfolgt war. Im 5. Titel des 1. Abschnittes des Wassergesetzes ist ein besonderes Verfahren für derartige Ausbauten und die Übernahme der Unterhaltungspflicht vorgesehen. Dem entspricht das hier vor dem Inkrafttreten des Wassergesetzes angewandte Verfahren. § 115 Abs. 3 WassG. umfaßt aber auch solche Unternehmungen, bei denen vor Inkrafttreten des Gesetzes solche Vereinbarungen getroffen worden sind. Das wesentliche ist nur, daß nach einem behördlich festgestellten Plane mit Genehmigung der zuständigen Behörden der Ausbau vorgenommen und dabei die Unterhaltungspflicht gemäß dem Plane und dem getroffenen Abkommen übernommen worden ist.

Das Preussische Oberverwaltungsgericht hat denn auch wiederholt (OVG. Bd. 70 S. 389, Bd. 79 S. 167) entschieden, daß § 115 Abs. 3 nach seinem Wortlaut und seiner Stellung auch in jenen Fällen anzuwenden ist, in denen nach Inkrafttreten des Wassergesetzes eine sich sachlich als Ausbau darstellende Maßnahme, d. h. eine über die Unterhaltung hinausgehende Verbesserung (§ 153 Abs. 1), außerhalb des Ausbauverfahrens (so bei Wasserläufen dritter Ordnung, bei denen das Ausbauverfahren nach §§ 152 fgl. WassG. nicht stattfindet) getroffen worden ist, daß § 115 Abs. 3 aber auch dort gilt, wo vor Inkrafttreten des Wassergesetzes Arbeiten an Wasserläufen erster, zweiter oder dritter Ordnung ausgeführt wurden, die jetzt in § 153 als Ausbauunternehmen bezeichnet werden. Für diese Annahme spricht der Wortlaut des § 153 Abs. 1. Unter § 115 Abs. 3 Satz 2 fällt also insbesondere der Fall, daß der Unterhaltungspflichtige einer nicht vom Staate zu unterhaltenden Stromstrecke durch den vom Staate vorgenommenen Ausbau von der Unterhaltungspflicht befreit wird und dann nach § 174 Abs. 3 WassG. dem Staate in Höhe des Vorteils für die Befreiung von der Unterhaltungslast einen Kostenbeitrag zu zahlen hat, ferner aber auch der Fall, daß die gesetzliche Unterhaltungspflicht auf den Unternehmer eines lange vorher erfolgten Ausbaues übertragen wird, dem sie bis dahin weder tatsächlich noch rechtlich oblag. Die zuletzt angeführte Entscheidung vertritt mit Recht den Standpunkt, daß § 115 Abs. 3 Satz 1 WassG. für die Ausbauunternehmen aus der Zeit vor Inkrafttreten des Wassergesetzes rückwirkende Kraft besitze und daß danach nicht minder die in früherer Zeit mit öffentlich-rechtlicher Wirkung getroffenen Vereinbarungen als gültig anzuerkennen seien; daß bei ihnen, wenn nichts Gegenteiliges erhelle, aus der Kenntnis der Wasserpolizeibehörde auf deren Zustimmung zu derartigen Vereinbarungen ebenso zu schließen sei, wie denn auch die VIII. Ausführungsanweisung zum Wassergesetz vom 28. August 1914 (Pr. Vandw. MinBl. S. 287) aus dem unter stillschweigender Billigung der zuständigen Behörde ausgeführten planmäßigen Ausbau auf die Tatsache der behördlichen Feststellung des Planes schließe. Von Ausnahmefällen abgesehen trete mithin keine Änderung in der beim Inkrafttreten des Wassergesetzes tatsächlich bestehenden Unterhaltung ausgebauter Wasserstrecken oder Wasserlaufstrecken ein, da einer von dem Satz 1 des Abs. 3 a. a. O. abweichenden Regelung der Unter-

haltung regelmäßig eine Sonderfestsetzung zugrunde liegen werde und im Zweifel anzunehmen sei, daß eine die früher bestehende gesetzliche Unterhaltungspflicht aufrechterhaltende Vereinbarung die Billigung der Wasserpolizeibehörde gefunden habe.

Im vorliegenden Falle ist der Ausbau nach einem behördlich geprüften und gebilligten Plane erfolgt. Dieser Plan und die Abmachung ist vom Minister der öffentlichen Arbeiten genehmigt worden. Nun ergibt aber das Abkommen ganz zweifelhaft, daß die Selbststrombauverwaltung selbst nicht dafür aufkommen wollte, daß die Zufahrt zu dem Bühnenhafen erhalten blieb . . . (Wird näher dargelegt.) Hiernach kann nicht zweifelhaft sein, daß die Strombauverwaltung nur die Unterhaltung der Bühnen zugesagt hat. Im übrigen hat sie sich nicht verpflichtet, den Schiffsverkehrsverkehr in dem Bühnenhafen zur Umschlagstelle der Zweitbeklagten zu gewährleisten. Dazu hatte sie auch gar keine Veranlassung, zumal sich anscheinend die öffentliche Schifffahrt auf dem Strome bisher nicht in den Bühnenhafen erstreckt hatte. Die Zufahrt ist nur im Interesse des Umschlagsverkehrs der Zweitbeklagten geschaffen worden. Daß sie von der Strombauverwaltung ausgeführt worden ist, ändert daran um so weniger etwas, als der Eigentümer der Kleinbahn dafür f. St. 12500 M. hat zahlen müssen. Wenn das Berufungsurteil sich auf die Entscheidung des Reichsgerichts in RGZ. Bd. 40 S. 297 beruft, so verkennt es, daß es sich dort um einen Fall aus dem Jahre 1895 handelte, also aus einer Zeit, wo das Wassergesetz noch nicht galt; außerdem kam damals ein Anlegeplatz im Pregel, auch anscheinend keine unter Zustimmung der Wasserpolizeibehörde getroffene Vereinbarung in Frage. Das Berufungsurteil muß daher schon aus diesen Erwägungen aufgehoben werden . . .

Verfehlt ist es aber ferner, wenn das Oberlandesgericht daraus, daß der Bühnenhafen nur dem Umschlagsverkehr der Zweitbeklagten dient, folgert, sie habe dort keinen öffentlichen Verkehr eröffnet. Wenn das Wasserbauamt am Eingang des Bühnenhafens eine Tafel angebracht hat, wonach das Landen und Befestigen von Schiffen und Flößen nur mit Genehmigung der Zweitbeklagten gestattet ist, so ist das ausdrücklich unter Bezugnahme auf § 28 WassG. geschehen. Der Zweck dieser gesetzlichen Bestimmung ist, diejenigen privaten Unternehmer, die zur Ermöglichung der Anlegung ihrer Fahrzeuge erhebliche Mittel aufgewandt haben, vor dem Anlegen

fremder Fahrzeuge zu schützen, soweit solches nicht bei Notfällen erforderlich ist. Die Zweitbeklagte gestattet aber allen Schiffen, die mit Ladung für die Weiterbeförderung auf der Kleinbahn eintreffen oder von der Kleinbahn an der Ladestelle im Bühnenhafen Güter einladen wollen, die Benutzung der Zufahrt und der Ladestelle. Zu diesen Schiffen gehörte der Motorkahn Fahrwohl, der zu jenem Zweck in den Bühnenhafen einlaufen wollte. Die Zweitbeklagte duldet also in diesem Umfange den Schiffsverkehr und hat ihn gerade zu diesem Zwecke von der Elbe her eröffnet. Sie muß also auch die Sicherungsmaßnahmen treffen, die ein solcher Verkehr mit sich bringt, und die erforderlich sind, damit Unfälle tunlichst vermieden werden. Unter diesem Gesichtspunkt muß auch die Frage, ob die Anbringung eines Schiffsfahrtszeichens für die Einfahrt zu dem Bühnenhafen mit Rücksicht auf den dahin stattfindenden Schiffsverkehr erforderlich war, erneut geprüft werden. . . . Es wird wesentlich darauf ankommen, was sonst bei derartigen Anlagen üblich ist, und darauf, ob die Einfahrt auch ohne solche Zeichen gefahrlos vorgenommen werden konnte.

Sollte aus Unterlassung der Unterhaltungspflicht weder das Deutsche Reich noch die Zweitbeklagte in Anspruch genommen werden können, so bleibt noch zu prüfen, ob nicht der Preussische Staat wegen der Amtspflichtverletzung von Wasserpolizeibeamten in Anspruch genommen werden kann. Diese Haftung tritt nach § 839 Abs. 1 Satz 2 BGB. nur ein, wenn der Schadenserlass auf andere Weise nicht erlangt werden kann. . . . In der Regel haben die Strompolizeibeamten nach ihren Dienstabweisungen das Vorhandensein der Schiffsfahrtszeichen zu überwachen und darauf zu achten, ob wegen Veränderung des Wasserstandes oder der Fahrtrinne sog. nichtständige Schiffsfahrtszeichen angebracht werden müssen. Das kann hier um so mehr in Frage kommen, als bis zum Jahre 1923 auf Bühne 7a Stangenbober vorhanden gewesen sein sollen (vgl. §§ 21, 22, 35, 36 WassG.). Bei Ausbauten und dgl. hat die Wasserpolizeibehörde nach § 83 WassG. auch den Unternehmer zur Erfüllung der ihm in dieser Beziehung auferlegten Bedingungen anzuhalten.