

Erklädet am 23. November 1959
[redacted], Justizsekretär
als Urkundsbeamter der Geschäfts-
stelle

I m N a m e n d e s V o l k e s

In dem Rechtsstreit

des Schiffseigners Erich O [redacted], D [redacted]-R [redacted],
S [redacted] Str. [redacted],

Klägers, Berufungsklägers und Re-
visionsklägers,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [redacted] -

gegen

die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch den Bundes-
minister für Verkehr in B [redacted],

Beklagte, Berufungsbeklagte und
Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [redacted] -

hat der III. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die münd-
liche Verhandlung vom 23. November 1959 unter Mitwirkung des
Senatspräsidenten Prof. Dr. Geiger sowie der Bundesrichter
Dr. Pagendarm, Dr. Weber, Dr. Beyer und Gähtgens

für Recht erkannt:

Die Revision des Klägers gegen das Urteil des
7. Zivilsenats des Oberlandesgerichts in Köln vom
26. Juni 1958 wird zurückgewiesen.

Der Kläger hat die Kosten des Revisionsverfah-
rens zu tragen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Der Kläger betreibt mit seinem Schleppkahn "C[REDACTED]-G[REDACTED]" auf den deutschen Wasserstraßen gewerbliche Binnenschifffahrt, insbesondere im sog. Interzonenverkehr. Am 19. Mai 1956 schloß er mit der W[REDACTED] Transport-Aktiengesellschaft (WETAG) einen Vertrag ab, demzufolge er als Unterfrachtführer eine Ladung Kohlen aus dem Ruhrgebiet nach Br[REDACTED] - Option Be[REDACTED] - zu befördern hatte. Die Einnahme der Ladung war am 26. Mai 1956 beendet und der Schleppkahn trat am 28. Mai 1956 seine Reise an.

In der Zwischenzeit hatte das Verkehrsministerium für die sowjetisch besetzte Zone durch Schreiben vom 16. Mai 1956 an den Bundesverkehrsminister, bei diesem eingegangen am 19. Mai 1956 (Pfingstsonntag), davon Mitteilung gemacht, daß ab 1. Juni 1956 das Schiffshebewerk R[REDACTED] auf dem Mittel-Elbkanal bei M[REDACTED], das der Schleppkahn bei seiner Reise nach Be[REDACTED] passieren mußte, für mehrere Wochen gesperrt werde. Am 25. Mai 1956 um 15,56 Uhr richtete das Verkehrsministerium an die Wasser- und Schifffahrtsdirektionen Hamburg, Bremen, Münster, Hannover und Duisburg ein Fernschreiben folgenden Inhalts:

"Das Schiffshebewerk R[REDACTED] ist in der Zeit vom 1. - 30. 6. 1956 zur Durchführung von Unterhaltungsarbeiten gesperrt. Ich bitte die gewerbliche Schifffahrt und die Verliader sofort zu unterrichten."

Daraufhin wurde die bevorstehende Sperre des Schiffshebewerks R[REDACTED] am 25. Mai 1956 um 22 Uhr im Rundfunk bekanntgegeben.

Der Kläger erreichte am 3. Juni 1956 Br[REDACTED]. Dort versuchte er vergeblich, durch Rücksprache mit den

- 3 -

Ladungsbeteiligten und der WETAG zu erreichen, daß die Kohle eingelagert oder mit der Bahn weiterbefördert werde. Er blieb daher mit seinem Schiff zunächst in Br [REDACTED] liegen und setzte erst am 27. Juni 1956 seine Reise nach Be [REDACTED] fort.

Der Kläger nimmt nunmehr die beklagte Bundesrepublik auf Ersatz des Schadens in Anspruch, der ihm durch die Liegezeit in Br [REDACTED] entstanden ist. Er meint, das Bundesverkehrsministerium sei verpflichtet gewesen, die Mitteilung vom 16. Mai 1956 noch am 19. Mai 1956 weiterzugeben, jedenfalls aber zeitlich früher als dies tatsächlich - am 25. Mai 1956 - geschehen ist. Hätte das Bundesverkehrsministerium pflichtgemäß gehandelt, so wäre ihm ein Schaden nicht entstanden. Diesen berechnet der Kläger nach der Höhe des Liegegeldes in Br [REDACTED] mit einem handelsüblichen Zuschlag von 50 %. Demgemäß hat er beantragt,

die Beklagte zu verurteilen, an ihn 1 404 DM
nebst 4 % Zinsen seit dem 1. August 1956 zu
zahlen.

Die Beklagte hat um Klageabweisung gebeten. Sie ist der Ansicht, eine Amtspflicht, die Binnenschiffer von der beabsichtigten Sperre des Schiffshebewerkes zu verständigen, habe dem Bundesverkehrsminister nicht obgelegen; jedenfalls fehle es an einem Verschulden der beteiligten Beamten. Bei früheren Sperrungen ähnlicher Art habe die Wasserstraßendirektion M [REDACTED] lediglich "inoffiziell" die benachbarten Wasserstraßenbehörden der Bundesrepublik benachrichtigt. Diesmal aber habe eine politische Stelle, nämlich das Verkehrsministerium der sowjetisch besetzten Zone, sich erstmalig unmittelbar an den Bundesverkehrsminister gewandt. Das Schreiben vom 16. Mai 1956 sei unverzüglich in den Geschäftsgang geleitet, ohne Verzögerung dem Staatssekretär



solchenfalls entstehenden Nachteile selbst zu tragen (§ 71 BinnSchG). Deshalb sei eine Verantwortlichkeit der Beklagten für die behaupteten Schäden des Klägers allenfalls dann gegeben, wenn ihre Beamten schuldhaft versäumt hätten, dem Kläger so zeitig - also noch am 19. Mai 1956 - Nachricht von der beabsichtigten Sperre zu geben, daß er noch die Möglichkeit gehabt hätte, von einem Abschluß des Frachtvertrages mit der WETAG (wie er im Verlaufe des 19. Mai 1956 erfolgt ist) Abstand zu nehmen. Insoweit verneint das Oberlandesgericht aber ein Verschulden des mit der Bearbeitung des Schreibens vom 16. Mai 1956 befaßten Beamten des Bundesverkehrsministeriums, wenn dieser mit Rücksicht auf die besonderen politischen Verhältnisse zwischen der Bundesrepublik und der sowjetisch besetzten Zone die Mitteilung nicht sofort weitergegeben, sondern eine Entscheidung der politisch verantwortlichen Stelle des Ministeriums, wie in dieser Sache zu verfahren sei, abgewartet habe. Jedenfalls könnte den Beamten des Bundesverkehrsministeriums bei der Lage des Falles nicht zum Vorwurf gemacht werden, daß sie die Angelegenheit aus sachfremden Erwägungen und schuldhaft über den 19. Mai 1956 hinaus verzögert hätten. Eine Weitergabe der Mitteilung nach dem 19. Mai 1956 habe aber den dem Kläger durch die Liegezeit in Br[REDACTED] entstandenen Schaden nicht mehr verhindern können. Denn der Kläger sei auf Grund des Frachtvertrages vom 19. Mai 1956 verpflichtet geblieben, die Reise trotz der beabsichtigten Sperre des Schiffshebewerkes R[REDACTED] durchzuführen, und die WETAG - so stellt der Tatrichter fest - hätte (oder habe) im Falle der Kenntnisnahme von der beabsichtigten Sperre in der Zeit nach dem 19. Mai 1956 sich nicht bereit gefunden, den mit dem Kläger geschlossenen Frachtvertrag vom 19. Mai 1956 rückgängig zu machen. Mithin fehle es insoweit an einem ursächlichen Zusammenhang zwischen etwaigen Amtspflichtverletzungen der Beamten der Beklagten wegen der verzögerten Weitergabe der Mitteilung und einem Schaden des Klägers.

66

vorgelegt und nach sorgfältiger Prüfung am 24. Mai 1956 der Abteilung Binnenschifffahrt des Ministeriums übergeben worden, die dann am 25. Mai 1956 die Wasser- und Schifffahrtsdirektionen benachrichtigt habe. Die Beklagte bestreitet schließlich auch die Höhe des vom Kläger geltend gemachten Schadens.

Das Landgericht hat die Klage abgewiesen, weil der Kläger nicht dargetan habe, daß sein Schaden auf dem Verhalten der Beamten des Bundesverkehrsministeriums beruhe. Das Oberlandesgericht hat die Berufung des Klägers zurückgewiesen. Mit seiner Revision verfolgt der Kläger seinen Klageanspruch weiter. Die Beklagte bittet um Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe:

I.

Das Berufungsgericht verneint einen Schadensersatzanspruch des Klägers wegen behaupteter Amtspflichtverletzungen von Beamten des Bundesverkehrsministeriums mit im wesentlichen folgender Begründung:

Der Kläger sei als Frachtführer nach den Bestimmungen des Gesetzes betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschifffahrt vom 15. Juni 1895 (RGBl S. 301 und die dazu ergangenen späteren Änderungen und Neufassungen des Gesetzes - BinnSchG) bei einer - wie näher ausgeführt wird - nur zeitweiligen, von keiner Seite zu vertretenden Verhinderung der Schiffsreise an den einmal abgeschlossenen Frachtvertrag gebunden, und ihm als Frachtführer sei nach dem Gesetz das Risiko auferlegt worden, die

II.

Die Revision ist unbegründet.

1.) Soweit der Kläger seinen Schadensersatzanspruch daraus herleitet, daß die Beklagte ihn nicht schon am 19. Mai 1956 - wobei für die Revisionsinstanz zu unterstellen ist: vor Abschluß des Frachtvertrages am selben Tage - von der beabsichtigten Sperre des Schiffshebewerkes unterrichtet oder die Mitteilung hierüber nicht sofort noch an diesem Tage öffentlich bekanntgemacht habe, gilt folgendes:

Es kann offen bleiben, ob dem Bundesverkehrsministerium die Amtspflicht oblag, die gewerblichen Binnenschiffer auf bekannt gewordene Schwierigkeiten und Hindernisse des Binnenschiffverkehrs nach Be-[REDACTED]-W[REDACTED] rechtzeitig und unverzüglich hinzuweisen, und ob diese Amtspflicht auch dem Kläger als gewerblichem Binnenschiffer gegenüber bestand. Denn jedenfalls können darin, daß vom Bundesverkehrsministerium nicht noch am 19. Mai 1956 eine Entscheidung getroffen wurde und eine Mitteilung über die bevorstehende Sperre des Mittellandkanals erfolgte, schuldhaftes Amtspflichtverletzungen nicht gesehen werden. Da das Schreiben vom 16. Mai 1956 beim Bundesverkehrsministerium am 19. Mai 1956 einging, die Sperre des Mittellandkanals aber erst ab 1. Juni 1956, also erst nach Ablauf von weiteren zwölf Tagen erfolgen sollte, war die Situation so, daß vom Bundesverkehrsministerium eine sofortige Entscheidung und deren Bekanntmachung noch vor Ablauf von 24 Stunden nach dem Zeitpunkt des Briefeingangs nicht verlangt oder erwartet werden konnte. Hinzu kommt die Tatsache, daß es sich wegen des un-
streitig erstmaligen direkten Anschreibens des Bundesverkehrsministers durch eine Zentralstelle der sowjetisch besetzten Zone um eine Angelegenheit mit zweifellos politischem Einschlag handelte, die eine Prüfung durch die polli-

tisch verantwortlichen Stellen des Bundesverkehrsministeriums sachlich gerechtfertigt erscheinen ließ, bei der wiederum die Arbeitsweise und Organisation eines großen Ministeriums nicht unberücksichtigt bleiben können.

Aus der Tatsache, daß eine Mitteilung über die beabsichtigte Sperre des Mittellandkanals durch das Bundesverkehrsministerium am 19. Mai 1956 unterblieb, kann also der Kläger mangels eines vorwerfbaren Verhaltens des Bundesverkehrsministeriums für sich nichts herleiten.

2.) Soweit der Kläger seinen Klageanspruch darauf gründet, daß das Bundesverkehrsministerium die beabsichtigte Sperre des Schiffshebewerkes R[REDACTED] nicht wenigstens in den darauf folgenden Tagen, sondern - angeblich schuldhaft verspätet - erst am 25. Mai 1956 bekanntgegeben hat, ist die Feststellung des Berufungsgerichts, etwaige Amtspflichtverletzungen des Bundesverkehrsministeriums durch schuldhaft säumiges Verhalten in dieser Zeit seien für den Schaden nicht kausal, revisionsmäßig nicht zu beanstanden.

Der Senat hat in seinem zur Veröffentlichung bestimmten Urteil vom heutigen Tage in der insoweit gleichliegenden Sache Me[REDACTED] gegen Bundesrepublik - III ZR 132/58 - mit näherer Begründung, auf die hier verwiesen werden kann, ausgeführt, daß es sich bei der Sperrung des Schiffshebewerkes R[REDACTED] im Mittellandkanal im Juni 1956 um eine nur "zeitweise Verhinderung" im Sinne des § 71 BinnSchG gehandelt hat, und Umstände, die eine andere Beurteilung der Sachlage zulassen könnten - besonders im Sinne der Möglichkeit einer Lösung des Klägers von dem abgeschlossenen und ihn bindenden Frachtvertrag -, nicht gegeben oder nicht dargetan sind.

66

Hiernach war der Kläger als Frachtführer nach Abschluß des Frachtvertrages vom 19. Mai 1956 nicht mehr befugt, wegen der Behinderung der Fahrt infolge der vorübergehenden Sperre des Mittellandkanals ab 1. Juni 1956 einseitig die Beladung aufzuschieben oder von dem geschlossenen Vertrag zurückzutreten (§§ 36, 71 BinnSchG).

Die gegen die tatrichterliche Feststellung, die WETAG hätte (oder habe) den Kläger an dem Frachtvertrag auch festgehalten, von der Revision erhobene Verfahrensrüge nach § 139 ZPO ist schon aus folgenden Erwägungen unbegründet:

Der Kläger hat unstreitig erst am 28. Mai 1956, also drei Tage nach Bekanntgabe der beabsichtigten Sperre des in der Sowjetzone belegenen Schiffshebewerks R██████ durch das Bundesverkehrsministerium, die Reise angetreten, und er hat im Berufungsverfahren in seinem Schriftsatz vom 28. Mai 1956 S. 5 selbst vorgetragen: Die Beladung seines Schleppkahns sei erst am 26. Mai 1956 beendet worden (sie begann nach der Behauptung des Klägers am 22. Mai, nach dem vom Kläger gleichfalls vorgelegten und inhaltlich vorgetragenen Ladeschein jedoch erst am 24. Mai 1956); er - der Kläger - habe aber von sich aus nach bereits erfolgtem Vertragschluß nicht umdisponieren können, sich vielmehr an die Weisungen der WETAG halten müssen; diese Weisung sei aber dahin gegangen, daß der Kläger den eingegangenen Vertrag zu erfüllen hätte. Dieser Sachvortrag des Klägers in der Berufungsinstanz konnte nur dahin verstanden worden, daß die WETAG, die als Hauptfrachtführer gegenüber dem Kläger als Unterfrachtführer die rechtliche Stellung des Absenders hat, noch vor Antritt der Reise ausdrücklich die Erfüllung des Frachtvertrages verlangt und ein Umdisponieren durch den Kläger hinsichtlich der aufgenommenen oder noch aufzunehmenden Ladung nicht zugelassen habe. Dann kann der Kläger auch nicht rügen, das Tatsachengericht habe verfahrenswidrig die Frage

oder die weitere Aufklärung unterlassen, ob der Kläger bei einer Warnung vor dem 25. Mai 1956 die Beladung hätte verhindern oder die bereits begonnene Beladung hätte rückgängig machen können. Denn dies wäre nur mit Zustimmung der WETAG möglich gewesen, und die Tatsache, daß die WETAG nicht zugestimmt hätte oder hat, konnte das Berufungsgericht schon aus dem eigenen Vorbringen des Klägers im Rahmen des ihn freier stellenden § 287 ZPO entnehmen.

Hiernach war die Revision des Klägers mit der Kostenfolge aus § 97 ZPO zurückzuweisen.

Dr. Geiger

Dr. Pagendarm

Dr. Weber

Dr. Beyer

Gähtgens