

24

Nachschlagewerk: ja
Amtliche Sammlung: nein

BGB § 823 Ea

Schleusenspülung

Die Verkehrssicherungspflicht bei Häfen ist verletzt, wenn ein Liegeplatz vor einer Schleuse freigegeben wird, auf den die bei einer Schleusenspülung entstehende Strömung so scharf auftrifft, daß die Gefahr des Kenterns eines dort festgemachten Fischkutters besteht, gleichgültig ob die Spülung zur Schlickbeseitigung im Interesse der Erhaltung der Verkehrssicherheit oder im Zusammenhang mit Bauarbeiten an der Schleuse erfolgt, deren unsachgemäße Ausführung allein Ansprüche aus Amtshaftung begründen würde.

BGH, Urt. v. 28. Februar 1966 - III ZR 157/64 - OLG Schleswig
LG Flensburg

24

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

III ZR 157/64

URTEIL

Verkündet am

28. Februar 1966
Scheibl, Justiz-
obersekretär

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der V [REDACTED] f ü r
F [REDACTED] T [REDACTED] e.V.
in T [REDACTED], vertreten durch die Vorstandsmitglieder
U [REDACTED], T [REDACTED] und S [REDACTED] in T [REDACTED],

Klägerin und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigte: Rechtsanwälte Prof. Dr. [REDACTED]
und Dr. [REDACTED] -

g e g e n

die B u n d e s r e p u b l i k D e u t s c h l a n d,
vertreten durch den Bundesminister für Verkehr, dieser
vertreten durch den Präsidenten der Wasser- und Schiff-
fahrtsdirektion in K [REDACTED],

Beklagte und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] - .

Der III. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 28. Februar 1966 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Dr. Pagendarm sowie der Bundesrichter Dr. Arndt, Gähtgens, Keßler und Dr. Reinhardt

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Klägerin wird das Urteil des 3. Zivilsenats des Schleswig-Holsteinischen Oberlandesgerichts in Schleswig vom 18. Juni 1964 aufgehoben.

Die Sache wird zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung - auch über die Kosten der Revision - an das Berufungsgericht zurückverwiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand :

Die Klägerin macht auf sie angeblich übergegangene Schadensersatzansprüche wegen der Beschädigung eines Motorfischkutters geltend, der am 14. Juni 1961 vor der neuen Husumer Hafenschlouse gekentert ist.

Am frühen Morgen des Unfalltages war der dem Fischermeister und Kapitän Wilhelm H. gehörige Fischkutter "H." mit dem Kennzeichen H. von Sec gekommen und hatte zwischen zwei Dalben an der Nordseite des Hafens mit dem Heck nach der Schleuse festgemacht, weil die Schleusentore geschlossen waren. Dicht bei dem Kutter von H. lagen noch zwei andere Fischkutter und ein Boot der Wasserschutzpolizei.



Die Schleuse war gegen 2 Uhr morgens bei Hochwasser zur Durchführung einer Schloussenspülung geschlossen worden. Die Spülung sollte in erster Linie den bei dem Mauerwerk der alten Schleuse angesammelten Schlick beseitigen, der die Abbrucharbeiten an der alten Schleuse behinderte. Das Hafenamt hatte durch Anschläge auf die Spülung hingewiesen.

Der Schleusenmeister L. [REDACTED] öffnete gegen 7 Uhr morgens die beiden Ebbtore und das im Umlauf befindliche Rollschütz der neuen Schleuse. In diesem Zeitpunkt war der Wasserstand im Hafen 2,30 Meter höher als vor der Schleuse. Das mit starkem Druck aus dem Umlauf herausströmende Wasser traf zunächst auf das Polizeiboot und dann in hohem Schwall auf den Kutter "H. [REDACTED]", der dadurch kenterte und sank.

Der Eigner des Kutters, H. [REDACTED], errechnet seinen Gesamtschaden auf 18.167, DM, darunter Sachschaden am Kutter einschließlich der Bergungskosten - sogenannte unmittelbare Unfallschäden - mit 10.932,16 DM; der Rest entfällt insbesondere auf Verdienstausfall und Verlust verschiedener Gegenstände. Die Klägerin, bei der der Eigner des Kutters wegen der unmittelbaren Unfallschäden versichert ist, hat ihm vertragsgemäß 2/3 dieses unmittelbaren Schadens mit 7.287,78 DM erstattet. Die beklagte Bundesrepublik hat an den Fischer ohne Anerkennung einer Rechtspflicht zur Abgeltung der Schäden einen Betrag von 8.000,- DM gezahlt, ohne dabei zu bestimmen, auf welche Posten der Betrag verrechnet werden soll. Der Geschädigte hat alle Ansprüche aus dem Kentern seines Kutters an die Klägerin abgetreten.

Der Husumer Hafen ist ein landeseigener Hafen des Landes Schleswig-Holstein, doch hat das Land durch eine Vereinbarung vom Juli 1948 den Seewasserbehörden des Vereinigten Wirtschaftsgebietes als Rechtsvorgängerin der beklagten Bundesrepublik die Durchführung der Verwaltung, des Betriebes, der Unterhaltung und des Ausbaus aller staatlichen Häfen übertragen; das Land erstattet der Bundesrepublik die Kosten. Für den Betrieb der Schleuse ist ein Hafenmeister zuständig, dem ein Maschinist und mehrere Schleusenwärter unterstellt sind. Sie alle sind Bedienstete der beklagten Bundesrepublik.

Die Klägerin macht die auf sie gemäß dem Versicherungsvortragsgesetz und der Abtretung übergangenen Ansprüche des Geschädigten geltend und hat vorgetragen:

Das Schleusen- und Hafenpersonal habe seine aus der Verkehrssicherungspflicht folgenden Obliegenheiten schuldhaft verletzt. Es habe sich um die erste Spülung mit der neuen Schleuse gehandelt. Der Schleusenmeister habe noch keine Erfahrung an dieser Schleuse gehabt und die Spülung trotz eines Verbotes der Bauleitung sowie ohne ausreichende Warnung der Fischer vorgenommen. Die Spülung sei noch dazu besonders scharf gewesen. Es hätten deshalb ganz andere Vorichtsmaßregeln getroffen werden müssen. Die neue Schleuse sei noch nicht fertiggestellt gewesen; es hätten ordnungsmäßige Festmachplätze für die Schiffe gefehlt. Eine Betriebsvorschrift sei erst nach dem Unfall erlassen worden.

Der gezahlte Betrag von 8.000.-- DM sei anteilig auf die beiden Schadengruppen mit und ohne Versicherungs-

schutz verrechnet, so daß die Klägerin als Versicherer kraft Forderungsübergangs noch 4 081,16 DM und auf Grund der Abtretung noch 6 085,84 DM verlangen könne. Die Klägerin hat beantragt, die Beklagte zur Zahlung dieses Betrages von 10 167 DM nebst Zinsen zu verurteilen.

Die Beklagte hat Abweisung der Klage beantragt und insbesondere ausgeführt:

Ihre Bediensteten hätten ihre Pflichten nicht verletzt und keinesfalls schuldhaft gehandelt, da die Auswirkungen des Spülstromes nicht vorhersehbar gewesen seien. Den Schiffseigner treffe ein erhebliches Mitverschulden, weil er die Warnungen und besondere Weisungen des Schleusenmeisters nicht beachtet habe. Im übrigen handele es sich nicht um eine Verletzung der Verkehrssicherungspflicht - für die nur das Land einzustehen hätte, das den Verkehr im Hafen eröffnet habe, sondern höchstens um Amtspflichtverletzungen beim Schleusenbetrieb und beim Hafenausbau. Der Versicherungsschutz habe für den Verletzten eine anderweitige Ersatzmöglichkeit bedeutet, so daß insoweit ein Amtshaftungsanspruch nicht entstanden sei. Der restliche Anspruch sei durch die Zahlung erledigt. Die Höhe des Schadens werde bestritten.

Das Landgericht hat durch Teilurteil die Klage, soweit die Klägerin mehr als 2 879,22 DM nebst Zinsen verlangt, also wegen eines Teilbetrages von 7 287,78 DM nebst Zinsen abgewiesen, und ausgeführt: Bei der Spülung habe es sich um eine Maßnahme zur Unterhaltung der Hafenanlage gehandelt, so daß nur Amtshaftungsansprüche in Frage kämen; diese entfielen in Höhe des bestehenden Versicherungsanspruches; unter Berücksich-

tigung dieser Versicherungsleistung und der bereits erfolgten Zahlung könnte dem Geschädigten höchstens noch ein Anspruch von 2.879,22 DM zustehen; im übrigen sei die Klage auf jeden Fall unbegründet.

Das Oberlandesgericht hat die von der Klägerin eingelegte Berufung zurückgewiesen. Mit der Revision verfolgt die Klägerin ihren Anspruch insoweit weiter. Die Beklagte beantragt, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe :

I.

Das Berufungsgericht hat seine Entscheidung mit folgenden Erwägungen begründet:

Eine Haftung der Beklagten ergebe sich höchstens aus den Amtshaftungsbestimmungen. Denn die privat-rechtlich zu behandelnde Verkehrssicherungspflicht betreffe nur die von einer Sache ausgehende Gefährdung wegen ihres etwa nicht verkehrssicheren Zustandes. Hier habe es sich jedoch um eine Maßnahme zur Herstellung oder Erhaltung eines Verkehrsweges gehandelt. Es habe eine Reinigungsmaßnahme an der alten Schleuse vorgenommen werden sollen, bei der Schlickmassen zu entfernen gewesen wären, die den Abbruch behinderten. Diese Arbeiten seien im Zuge der Herstellung und bevorstehenden Betriebnahme der neuen Schleuse erforderlich gewesen. Es habe sich nicht um den normalen Betrieb der Schleuse gehandelt. Für Fehler bei derartigen hoheitlichen Tätigkeiten habe die Behörde nur nach Amtshaftungsgrundsätzen einzustehen.

Die Versicherungsleistungen seien dann ein anderweiter Ersatz, so daß in Höhe dieser Leistungen nach § 839 Abs. 1 Satz 2 BGB keine Ersatzansprüche entstanden seien. Die Zahlung der Beklagten sei nur auf den Teil des Schadens anzurechnen, für den überhaupt eine Haftung nach diesen Bestimmungen bestehe.

II.

Der Revision ist der Erfolg nicht zu versagen.

1. Der rechtliche Ausgangspunkt des angefochtenen Urteils ist zutreffend. Falls die Beklagte wegen Amtspflichtverletzung ihrer Bediensteten bei Ausübung eines öffentlichen Amtes haftet (§ 839 BGB, Art. 34 GG), kann die Klägerin den Teil des Schadens nicht erstattet verlangen, für den sie aufgrund ihres Versicherungsvertrages von den Schiffseigner Ersatz geleistet hat. Derartige Versicherungsleistungen sind ein anderweiter Ersatz im Sinne des § 839 Abs. 1 Satz 2 BGB, so daß in dieser Höhe ein Amtshaftungsanspruch in der Person des Schiffseigners nicht entstand. Er konnte dann weder aufgrund der Versicherungsleistung noch aufgrund einer Abtretung auf die Klägerin übergehen.

2. Jedoch ist die Auffassung des Berufungsgerichts nicht zutreffend, daß hier eine Verantwortung nur nach den Amtshaftungsbestimmungen bestand; es kam vielmehr die Verletzung einer Verkehrssicherungspflicht in Betracht.

Die Haftung wegen Verletzung einer Verkehrssicherungspflicht richtet sich nach ständiger höchstgerichtlicher Rechtsprechung nach privatrechtlichen

Grundsätzen (§ 823 ff BGB) und nicht nach Amtshaftungsbestimmungen (BGHZ 9, 373; 14, 83; 20, 57). Bei Verletzung einer Verkehrssicherungspflicht wäre also trotz des Versicherungsschutzes ein Anspruch des Schiffseigners entstanden, falls der Schaden durch eine der Beklagten zurechenbare Fahrlässigkeit ihrer Bediensteten verursacht war. Dieser Anspruch wäre nach § 67 des Versicherungsvertragsgesetzes mit der Versicherungsleistung auf die Klägerin übergegangen.

Allgemein gilt über Inhalt und Umfang einer Straßenverkehrssicherungspflicht folgendes: Die Verkehrssicherungspflicht beruht darauf, daß von dem Verkehrsweg durch Zulassung eines öffentlichen Verkehrs Gefahren ausgehen oder ausgehen können. Wer einen Verkehr eröffnet, der Gefahren mit sich bringen kann, muß diejenigen Maßnahmen und Vorkehrungen treffen, die zur Abwendung der möglichen Gefahren notwendig sind. Die Verkehrssicherungspflicht umfaßt allerdings lediglich die Pflicht zur Aufrechterhaltung eines verkehrssicheren Zustandes des Verkehrsweges selbst oder die Haftung für Gefahren, die von dem öffentlichen Weg und seinem Zustand ausgehen. Der Pflichtige muß die Verkehrsteilnehmer vor den vom Verkehrsweg ausgehenden, bei seiner zweckgerechten Benutzung drohenden Gefahren schützen. Diese Haftung für eine Verletzung der Verkehrssicherungspflicht an öffentlichen Verkehrswegen wird nur nach privat-rechtlichen Grundsätzen abgewickelt und behandelt, obwohl der Ursprung der Haftung mit dem öffentlichen Recht verquickt ist. Denn die Sorge für Schaffung und Unterhaltung ausreichender Verkehrswege zu Lande und zu Wasser gehört zur staatlichen Daseinsvorsorge und zur schlichten Hoheitsverwaltung. Die allgemeine Tätigkeit der Straßenbaubehörden bleibt hoheitliche Betätigung (BGHZ 9, 373; 37, 165; BGH Warn 1962 Nr. 25). Deshalb

gehört auch die Dienstreise eines Straßenbaubediensteten im Rahmen des Straßenbaus zur Ausübung öffentlicher Gewalt (BGHZ 21, 48). Ebenso handelt es sich bei dem Transport von Straßenbaumaterial regelmäßig um hoheitliche Tätigkeiten (BGH, Urt. v. 5. Februar 1962 - III ZR 221/60 = NJW 1962, 796 = BGH Warn 1962 Nr. 25). Gleichfalls liegt eine Amtspflichtverletzung vor, wenn die öffentliche Hand bei Straßenbauarbeiten schuldhaftes Versäumnisse begibt, etwa Arbeitsgeräte auf den Straßen so aufstellt, daß sie den Verkehr gefährden und Verkehrsteilnehmer schädigen (Steinquetsche: BGH, Urt. v. 19. März 1964 - III ZR 229/63 = VersR 1964, 667). Dagegen gehört die Strassenreinigung regelmässig wieder zur Verkehrssicherung (vgl. BGHZ 27, 278; 32, 352).

Alle diese Grundsätze gelten entsprechend für öffentliche Wasserstraßen. Auch hier haftet der Pflichtige für eine Verletzung der Verkehrssicherungspflicht nach privatrechtlichen Grundsätzen (BGHZ 9, 373; 20, 57). Allerdings ist der Umfang der Verkehrssicherungspflicht hier anders zu fassen, weil Wasserstraßen keinen festen Straßenkörper haben. Anstelle des Straßenkörpers wird das Wasser benutzt. Soweit allerdings bei sogenannten Tidehäfen die Schiffe sich bei Ebbe auf dem Hafenboden trocken fallen lassen, entspricht dieser Hafenuntergrund wieder dem Straßenkörper bei Landstraßen; der Pflichtige muß diesen Untergrund dann/^{eben} und möglichst gefahrlos halten (BGH, Urt. v. 27. Februar 1964 - III ZR 25/63 = VersR 1964, 424). Die Verkehrssicherungspflicht bei Wasserstraßen geht dahin, das Fahrwasser für die zugelassene Schifffahrt stets in der erforderlichen Tiefe und Breite sowie frei von natürlichen oder künstlichen Hindernissen zu halten, auch ausreichend zu kennzeichnen. Der Pflichtige muß gerade bei Wasserstraßen den ständigen natürlichen Veränderungen für den Bereich der Fahrrinne ent-

gegentreten. Bei Häfen muß er dafür Sorge tragen, daß der dem Verkehr freigegebene Hafen sich in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand befindet und eine möglichst gefahrlose Benutzung gestattet (BGHZ 21, 57; 37, 69; BGH Warn 1963 Nr. 91).

Wasserstraßen und Häfen haben vielfach Schleusen, um den Folgen wechselnden Wasserstandes oder starker Strömung entgegenzuwirken und trotzdem eine gefahrlose Benutzung des Wasserweges zu ermöglichen sowie gegebenenfalls eine Beschädigung der Ufer zu verhindern. Die Schleusen sollen also nicht nur die Wasserstraße vor Schäden bewahren, sondern auch Gefahren beseitigen, die der Schifffahrt ohne die Schleusen auf diesem dem Verkehr freigegebenen Wasserweg aus seinem Zustand drohen würden. Deshalb ist der Betrieb einer Schleuse regelmäßig Teil der Verkehrssicherung und nicht ein Teil der (hoheitlichen) Verkehrsregelung. Das hat der Senat bei einer Neckarschleuse bereits ausgeführt (BGHZ 20, 57). Er hält daran fest. Der II. Zivilsenat hat sogar das Einschleppen eines Kahns in Schleusenkammern durch einen von der Kanalverwaltung gestellten Wagen als Teil der Verkehrssicherung gewertet, weil bei einer vorgeschriebenen Schloppvorrichtung die ordnungsmäßige Durchführung des Schloppens zur Verkehrssicherung zu rechnen sei (BGH, Urt. v. 22. Oktober 1959 - II ZR 54/58 = VersR 1959, 991).

Für Schleusen eines Nordseehafens zum Ausgleich der Gezeiten muß dasselbe gelten. Sie sollen eine gleichmäßige und gefahrlose Benutzung des für die Schifffahrt freigegebenen Hafens ermöglichen. Ihr Betrieb gehört zur Verkehrssicherung, während der Bau, die Ausbesserung

und die Erweiterung einer Schleusenanlage allerdings wieder der schlicht - hoheitlichen Betätigung der Hafenbehörden zuzurechnen sind.

Die Anwendung dieser Grundsätze auf den vorliegenden Fall ergibt folgendes: Die Beklagte haftet für Pflichtverletzungen bei Arbeiten zum Bau oder zur Erweiterung oder Verbesserung der Hafen- und Schleusenanlagen sowie für die Regelung des Schiffsverkehrs im Hafen nach Amtshaftungsgrundsätzen. Dazu gehörten zweifellos der Abbruch der alten Schleuse und Spülungen zur Beseitigung des störenden Schlicks an deren Mauerwerk. Allerdings war die Spülung am Unfalltage nicht nur Teil dieser Bauarbeiten, sondern sie verfolgte noch weitere Zwecke, wenn sie auch "in erster Linie" dazu diente, die Verschlickung bei der alten Schleuse zu beseitigen. Dagegen gehörte die übliche Reinigung der Schleuse - auch durch eine Spülung - ebenso zur Verkehrssicherung wie eine Straßenreinigung. Das hat das Berufungsgericht nicht näher behandelt. Bei derartigen Betätigungen, die sowohl hoheitlichen wie privatrechtlichen Zwecken dienen, kommt es nach der Rechtsprechung darauf an, ob zwischen der hoheitlichen Zielsetzung und der schädigenden Handlung ein solcher Zusammenhang besteht, daß die Handlung noch dem Bereich der hoheitlichen Tätigkeit als zugehörig betrachtet werden kann (BGB RGR Kom. 11. Aufl. § 839 Anm. 21; vgl. BGH Warn 1964 Nr. 129 = NJW 1964, 1895). Das kann hier durchaus zweifelhaft sein, weil die Baustelle von der Schadensstelle räumlich entfernt war, die Spülung notwendigerweise die übliche Reinigung der Schleuse zur Folge hatte und der Schaden durch die Eigenart des Schleusenbetriebs während einer Spülung entstanden ist. Es kann aber dahingestellt bleiben, ob bei dem hier festgestellten Geschehensablauf nicht

schon/^{die}höchste Zielsetzung für die Haftung völlig zurücktrat. Denn eine Verletzung der Verkehrssicherungspflicht liegt nach dem Vortrag der Klägerin eindeutig mindestens in folgender Hinsicht vor:

Wer einen Verkehr eröffnet, der Gefahren nach sich ziehen kann, muß diejenigen Maßnahmen treffen, die zur Abwendung der möglichen Gefahren nötig sind. Der Verkehrssicherungspflichtige muß deshalb die Verkehrsteilnehmer vor Gefahren schützen, die trotz zweckgerechter Benutzung eines Verkehrsweges von dem Weg ausgehen können. Bei Häfen muß der Pflichtige deshalb dafür sorgen, daß alle für den Schiffsverkehr freigegebenen Hafenteile sich in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand befinden und eine möglichst gefahrlose Benutzung gestatten, wobei zum Hafenbetrieb hier auch der Betrieb der Schleuse gehörte. Am Unfalltag war den Schiffen die Benutzung des Hafenbeckens vor der neuen Schleuse ohne Einschränkung freigegeben. Der geschädigte Schiffseigner hatte zwar zum Festmachen seines Kutters die Duckdalben unmittelbar vor der Schleuse an der Nordseite benutzt, doch waren diese Hafenteile als Anlegestellen hergerichtet und weder als gefährlich gekennzeichnet noch für bestimmte Zeiten verboten. Der Unfall hat gezeigt, daß in Wahrheit jedenfalls die Anlegestelle unmittelbar vor dem Ausfluß des Umlaufes während der Zeit einer scharfen Schleusenspülung zum Festmachen für kleinere Kutter ungeeignet war. Für sie bestand bei dem Zusammentreffen bestimmter Umstände die Gefahr des Kenterns. Damit hatte der Pflichtige ein Hafengebiet zum Verkehr freigegeben, das zu gewissen Zeiten bei bestimmten Betriebsvorgängen der Schleuse die Schifffahrt nicht sicherte, sondern schwer gefährdete. Darin lag eine Verletzung der Ver-

kehrssicherungspflichten; der Pflichtige hätte entweder diese Hafenteile zeitweise sperren oder mindestens die Schiffer nachhaltig vor den Gefahren warnen müssen. Das ist eine privatrechtlich zu behandelnde Verletzung der Verkehrssicherungspflicht für die vor der Schleuse liegenden Hafenteile ohne Rücksicht darauf, aus welchen Gründen im Einzelfall sich dieser Gefahrenzustand schädigend auswirkte, ob also die Schleusenspülung Teil hoheitlicher Baumaßnahmen oder Gegenstand einer privatrechtlichen Schleusenreinigung war.

3. Das Urteil kann daher mit der gegebenen Begründung nicht bestehen bleiben, weil die Haftung des Verantwortlichen sich gerade nicht nach Amtshaftungsrecht, sondern nach privat-rechtlichen Grundsätzen richtet.

Das Urteil kann auch nicht etwa deshalb gehalten werden, weil die Beklagte für eine Verletzung der Verkehrssicherungspflicht nicht haften würde. Dieser Vortrag der Beklagten ist irrig. Denn Träger der Straßenverkehrssicherungspflicht ist zwar grundsätzlich derjenige, der den Verkehr eröffnet, das wäre hier zunächst das Land. Aber bei einer Aufteilung der verschiedenen Funktionen unter mehreren Körperschaften obliegt nach der Rechtsprechung die Verkehrssicherungspflicht demjenigen Verband, der die Befugnisse zur Verwaltung, also zur tatsächlichen und rechtlichen Einwirkung auf den Zustand des Verkehrsweges hat, weil er allein kraft des Rechts und der Pflicht zur Verwaltung im Stande ist, den Gefahren zu begegnen, die aus einem ordnungswidrigen Zustand des Verkehrsweges entstehen. Das ist für Landstraßen einhellig anerkannt

(BGHZ 9, 373; 14, 83; 16, 95; 24, 124; 27, 124; BGH Warn 1964 Nr. 97). Es gilt entsprechend für Wasserstraßen. Im vorliegenden Fall hat der Rechtsvorgänger der Beklagten nach der Vereinbarung von 1948 auch die tatsächliche Unterhaltung und Verwaltung übernommen, so daß die Beklagte damit Träger der Verkehrssicherungspflicht geworden ist. Bei einer solchen rechtsgeschäftlichen Übernahme von Verkehrspflichten kann auch ein am Vertrag nicht beteiligter Dritter gegen den Übernehmer wegen Verletzung der Verkehrssicherungspflichten Schadensersatzansprüche nach Deliktsrecht geltend machen (BGH VersR 1957, 235; 1961, 550).

Das Urteil muß daher aufgehoben werden und an das Berufungsgericht zurückverwiesen werden, damit dieses die erforderlichen Feststellungen darüber trifft, ob eine schuldhafte Verletzung dieser Verkehrssicherungspflicht durch Bedienstete der Beklagten vorliegt, die sich die Beklagte zu-rechnen lassen muß.

Dr. Pagendarm

Dr. Arndt

Gähtgens

Keßler

Dr. Reinhardt