

Nachschlagewerk: ja

BGHZ: nein

Wasserhaushaltsg v. 27. Juli 1957, BGBl I 1110, § 22

a) Tankschiffe sind "Anlagen" i. S. des § 22 Abs. 2 WHG.

b) Zum Umfang der Haftung aus § 22 Abs. 2 WHG.

BGH, Urt. v. 14. Juli 1969 - III ZR 216/66 - Schifffahrtsober-
gericht Köln
Schifffahrtsgericht
Duisburg-Ruhrort

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

III ZR 216/66

URTEIL

Verkündet am

14. Juli 1969
Schorn,
Justizangestellter
**als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle**

in dem Rechtsstreit

der S c h w e i z e r i s c h e n R e e d e r e i AG
in B [REDACTED], R [REDACTED]gasse [REDACTED], vertreten durch den Delegierten des Verwaltungsrats, Dr. A. Sch [REDACTED], daselbst,

Beklagten und Revisionsklägerin,

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

gegen

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 die Wasser- und Schifffahrtsdirektion
M [REDACTED]/Westf.,

Klägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED]. [REDACTED] -

- 2 -

Der III. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 14. Juli 1969 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Dr. Pagendarm sowie der Bundesrichter Dr. Kreft, Dr. Arndt, Dr. Beyer und Keßler

für Recht erkannt:

Die Revision der Beklagten gegen das Urteil des 3. Zivilsenats des Oberlandesgerichts in Köln - als Schifffahrtsobergericht - vom 28. Januar 1966 wird zurückgewiesen.

Die Beklagte trägt die Kosten der Revision.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Am 7. September 1963 wurde der Tankschleppkahn "O[REDACTED]-[REDACTED]" der Beklagten (996 to) auf dem Rhein-Herne-Kanal, einer Bundeswasserstraße, in Höhe des G[REDACTED]-Hafens von dem Motorschiff "F[REDACTED]" angefahren und schlug leck. Von der aus 918 to Gasöl bestehenden Ladung, die der Firma C[REDACTED] Oil AG in B[REDACTED] gehörte, flossen etwa 90 to in den Kanal.

Die Klägerin behauptet, sie habe noch am Unfallabend einen ihrer Leute vier Stunden lang als Wahrschauer eingesetzt, um die Schifffahrttreibenden auf die Gefahrenstelle hinzuweisen und die Fahrzeuge durch diese hindurchzuleiten. Am 8. September, einem Sonntag, seien zwei Leute eingesetzt gewesen, um Sperrvorrichtungen aufzustellen, die



Schiffe zu wahrschauen und bei Anbruch der Dunkelheit Lampen aufzuhängen. Außerdem seien an diesem Tage für das von anderer Seite durchgeführte Aufsaugen des ausgelaufenen Öls die Gleitbohlen in der Einfahrt der Nordschleuse angehoben worden. Am 9. September seien wiederum zwei Leute eingesetzt worden, um die Sperrvorrichtungen nach dem Aufsaugen des Öls zu beseitigen. Die Klägerin beansprucht Ersatz für 261,49 DM aufgewendete Löhne und 3,63 DM für verbrauchte Materialien, insbesondere 5 l Petroleum.

Sie stützt den Klageanspruch in erster Linie auf § 22 Abs. 2 des Wasserhaushaltsgesetzes vom 27. Juli 1957 (BGBI I 1110 ff) - WHG - und behauptet, durch das ausgelaufene Öl sei das Wasser des Kanals nicht nur erheblich verschmutzt, sondern auch physikalisch und biologisch verändert worden. Dadurch sei die Betriebssicherheit der Schleusenanlagen und die Sicherheit der Schiffe gefährdet worden; beim Ansaugen von Kühlwasser habe Öl in die Schiffsmotoren gelangen und Explosionsgefahr entstehen können. Zur Abwendung dieser vielseitigen Gefahren habe die Wasserstraßenverwaltung die fraglichen Maßnahmen treffen müssen. Die Beklagte sei als Eigentümerin des Tankkahns "O [REDACTED]", der eine Anlage zur Beförderung wassergefährdender Stoffe im Sinne des Gesetzes darstelle, verpflichtet, der Klägerin für die durch ihre Maßnahmen entstandenen Kosten Schadensersatz zu leisten. Hilfsweise wird die Klage auch auf ungerechtfertigte Bereicherung und Geschäftsführung ohne Auftrag gestützt mit der Behauptung, die Beklagte sei sowohl gemäß § 1004 BGB wegen der von ihrem Eigentum ausgegangenen Störung als auch gemäß § 20 des Preußischen Polizeiverwaltungsgesetzes verpflichtet gewesen, das ausgelaufene Öl zu beseitigen und die seitens der Klägerin an ihrer Stelle getroffenen Maßnahmen zum Schutze der Schleuse und der Schifffahrt durchzuführen.

Die Klägerin hat beantragt, die Beklagte zu verurteilen, an sie 265,12 DM nebst Zinsen zu zahlen.

Die Beklagte hat Klageabweisung beantragt. Sie verneint die Anwendbarkeit des § 22 WHG auf den vorliegenden Fall und meint, es handele sich bei ihrem Tankkahn überhaupt nicht um eine Anlage im Sinne des Gesetzes. Gegenstand der Haftung aus § 22 WHG sei im übrigen nur ein Schaden, der infolge einer Veränderung der Beschaffenheit des Wassers entstanden sei. Von einer solchen Veränderung könne hier keine Rede sein. Auch hätten die Kosten, die die Klägerin aufgewandt habe, um die Schifffahrtstreibenden zu wahr-schauen, damit nichts zu tun. Ebenso bestreitet die Beklagte die Voraussetzungen der von der Klägerin hilfsweise geltend gemachten Anspruchsgrundlagen und wendet vorsorglich ein, daß sie als Schiffseignerin gegebenenfalls nur im Rahmen des Binnenschifffahrtsgesetzes haften würde.

Das Schifffahrtsgericht hat die Klage abgewiesen. Das Berufungsgericht hat ihr stattgegeben. Mit der zugelassenen Revision verfolgt die Beklagte ihren Klageabweisungsantrag weiter. Die Klägerin bittet, das Rechtsmittel zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

I.

1. Richtig und aus zutreffenden Erwägungen legt das Berufungsgericht § 22 Abs. 2 WHG in Übereinstimmung mit dem überwiegenden Teil des Schrifttums (Sieder-Zeitler § 22 Anm. 31; Witzel WHG § 22 Anm. 4; Giesecke, Zeitschrift für

Wasserrecht 1962, 4, 21; Larenz VersR 1963, 603, 604; Roth VersR 1962, 485, 486; Czychowski NJW 1965, 1314; Theisel, Betriebsberater 1965, 637, 639 mit Anm. 43; a.A. insbesondere Ettner, Betrieb 1964, 723, 724; zweifelnd Rhode VersR 1962, 103 f; Abt. NJW 1965, 187, 189) dahin aus, daß unter "Anlagen" nicht nur ortsfeste Einrichtungen zu verstehen sind, sondern daß auch bewegliche unter diesen Begriff fallen können. Diese Auffassung ist inzwischen durch das einen Tankwagen betreffende Urteil des V. Zivilsenats des Bundesgerichtshofs vom 23. Dezember 1966 - V ZR 144/63 = BGHZ 47, 1 bestätigt und eingehend begründet worden. Sie trifft für Tankschiffe ebenso zu, wie für Tankwagen.

Die Ausführungen der Revision geben keinen Anlaß, von ihr abzuweichen. Es bedarf keiner Erörterung, ob im allgemeinen Sprachgebrauch unter einer technischen Anlage üblicherweise eine ortsfeste Einrichtung verstanden wird, wie Ettner aaO ausführt. Denn es kommt auf den Sprachgebrauch des Gesetzes an und dieser schließt nicht ortsfeste Einrichtungen ein. Dafür spricht einmal der Schutzzweck des § 22 Abs. 2 WHG, mit dem es nicht zu vereinbaren wäre, nur für die Schäden Ersatz zu gewähren, die von ortsfesten Anlagen ausgehen, und den Ersatz gleichartiger Schäden auszuschließen, die durch nicht ortsfeste Einrichtungen, insbesondere Transportmittel, verursacht werden, obwohl hier die Gefahr eines Schadens schwerlich geringer, eher größer ist als bei ortsfesten Anlagen. Entscheidend kommt hinzu, daß der Gesetzgeber in anderen Bestimmungen unter "Anlagen" zweifelsfrei auch nicht ortsfeste Einrichtungen versteht. Wie Theisel aaO zutreffend hervorhebt, erfaßt die Verordnung über die Errichtung und den Betrieb von Anlagen

zur Lagerung, Abfüllung und Beförderung brennbarer Flüssigkeiten zu Lande (Verordnung über brennbare Flüssigkeiten) vom 18. Februar 1960 (BGBl I 83) unter dem Begriff "Anlage" auch bewegliche Einrichtungen. Nach ihrem § 1 gilt sie für die in ihrer Überschrift bezeichneten Anlagen. Nach § 2 findet sie jedoch keine Anwendung auf gewisse besonders aufgezählte, teils unbewegliche, teils bewegliche Einrichtungen, wie die Anlagen zur Lagerung, Abfüllung oder Beförderung von Gärungsspiritus enthaltenden Erzeugnissen (Nr. 1), die Kraftstoffbehälter von Fahrzeugen, in denen brennbare Flüssigkeiten für den Betrieb des Fahrzeugs mitgeführt werden (Nr. 2), ortsbewegliche, geschlossene Behälter zur Lagerung und Beförderung von Cyan-Wasserstoff (Nr. 3) u.a. mehr. § 14 Abs. 2 Nr. 1 bis 3 der Verordnung schreibt die Prüfung der Behälter von Tankwagen, gewisser Aufsatz tanks und der Behälter von Kesselwagen durch Sachverständige vor. Die Revision kann nicht leugnen, daß in der Verordnung unter Anlagen auch bewegliche Einrichtungen verstanden werden. Wenn sie gleichwohl meint, aus § 14 sei nichts für die Frage zu entnehmen, ob Tankschiffe als Anlagen anzusehen sind, weil die Bestimmung den Begriff "Anlage" nur auf die jeweiligen Behälter und Tanks anwende, nicht aber auf die Fahrzeuge selbst, so ist das nicht verständlich. Für die Beklagte wäre nichts gewonnen, wenn nur die Ölbehälter des Tankschiffs, nicht aber das Schiff als Ganzes als "Anlage" anzusehen wäre. Auch aus dem Wasserhaushaltsgesetz selbst ergibt sich, daß der Gesetzgeber unter "Anlagen" nicht nur ortsgebundene Einrichtungen versteht. Das zeigt gerade das dritte Gesetz zur Änderung des Wasserhaushaltsgesetzes vom 15. August 1967 (BGBl I 909), auf das die Revision sich beruft. Dort ist in der neu ein-

geführten Nummer 4 a des § 3 Abs. 1 das Einbringen und Einleiten von Stoffen in Küstengewässer behandelt, wenn diese Stoffe ... aus Anlagen, die in Küstengewässern nicht nur vorübergehend errichtet oder festgemacht sind, eingebracht oder eingeleitet werden. Eine vorübergehend festgemachte Anlage ist offenbar keine unbewegliche. Aus den Bestimmungen der §§ 19 a, 26, 34 und 38 WHG können entgegen der Ansicht der Revision gegenteilige Schlüsse nicht gezogen werden. Insbesondere gestatten dies die Bestimmungen der §§ 26 Abs. 2 Satz 2 und 38 Abs. 1 Ziff. 2 nicht, auf die die Revision besonders abhebt, weil sie besondere Tatbestände regeln und Rückschlüsse auf den Umfang des Begriffes "Anlage" nicht gestatten.

2. Ebenfalls ohne Erfolg wendet sich die Revision gegen die Ansicht des Berufungsgerichts, das ausgeflossene, über weite Wasserflächen hin verbreitete Gasöl habe, wenn nicht die chemische oder biologische, so doch die physikalische Beschaffenheit des Wassers verändert. Der Meinung, eine physikalische Veränderung des Wassers komme nicht in Betracht, weil das Öl nur auf dessen Oberfläche schwimme, ohne sich mit dem Wasser zu verbinden, kann nicht gefolgt werden. Die Ansicht des Berufungsgerichts, auch auf der Oberfläche schwimmendes Öl sei geeignet, die Beschaffenheit des Wassers nachteilig zu verändern, ist aus Rechtsgründen nicht zu beanstanden, beruht auch nicht auf Verfahrensfehlern. Wie das Berufungsgericht zutreffend hervorhebt, bezeichnet Abs. 2 des § 19 a WHG, eingefügt durch das zweite Änderungsgesetz zum WHG vom 6. August 1964 (BGBl I 611), Rohöle, Benzine, Diesel-Kraftstoffe und Heizöle, zu denen das Gasöl zu rechnen ist, als wassergefährdende Stoffe, die geeignet sind, Gewässer zu verun-

reinigen oder sonst in ihren Eigenschaften nachteilig zu verändern. Den Umstand, daß die genannten Öle leichter sind als Wasser und auf diesem schwimmen, sieht der Gesetzgeber offensichtlich nicht als geeignet an, ihre schädliche Wirkung auf das Wasser auszuschließen. § 22 Abs. 1 und 2 WHG stellt allerdings lediglich auf die Veränderung und nicht, wie § 19 a WHG, auch auf die Verunreinigung des Wassers ab; der Unterschied ist jedoch in seiner praktischen Bedeutung gering, weil eine erhebliche Verschmutzung regelmäßig das Wasser auch in seiner physikalischen, chemischen oder biologischen Beschaffenheit verändert. Mit Recht hat deshalb das Berufungsgericht aus § 19 a WHG ein Anzeichen für seine Ansicht entnommen, das ausgelaufene Gasöl sei geeignet gewesen, die physikalische Beschaffenheit des Wassers zu verändern. Es bedarf keiner Erörterung, ob es nicht der Schutzzweck des § 2 WHG gebietet, schon dann das Vorliegen einer schädlichen Veränderung des Wassers anzunehmen, wenn entweder in ein Gewässer eine schwerere Flüssigkeit eindringt und das Wasser verdrängt oder aber eine leichtere Flüssigkeit, insbesondere Öl, die Oberfläche eines Gewässers in erheblichem Umfang überlagert. Denn regelmäßig wird bei einem solchen Vorgang das Wasser selbst nicht nur verdrängt oder bedeckt, sondern auch in seinen physikalischen, chemischen oder biologischen Eigenschaften verändert. Die Revision geht zu Unrecht davon aus, das leichtere Öl habe sich mit dem schwereren Wasser nicht vermischen können. Es ist eine Erfahrungstatsache, die allgemein bekannt und daher auch vom Revisionsgericht zu berücksichtigen ist, daß schon sehr geringe Mengen Mineralöl einer vielfachen Menge Wasser den Ölgeschmack mitzuteilen vermögen, daß also das geringere Gewicht des Öls einen schädlichen Einfluß auf das Wasser nicht ausschließt. Abgesehen von der Frage, ob nicht wenig-

stens Teile des schwimmenden Öls durch Lösung oder Diffusion, das ist die selbsttätige gegenseitige Durchdringung von Gasen oder Flüssigkeiten, die auch entgegen dem Gesetz der Schwere stattfindet, in das Wasser übergehen, tritt jedenfalls in gewissem Umfang eine mechanische Vermischung von Öl und Wasser durch die natürliche Bewegung des Wassers wie durch die Schifffahrt, insbesondere die Bewegungen der Schiffsschrauben ein. Die Klägerin hat unwidersprochen vorgetragen, beim Ansaugen von Kühlwasser hätte Öl in die Schiffsmotoren gelangen und Explosionsgefahr entstehen können. Unter diesen Umständen wäre es, wie das Berufungsgericht zutreffend ausführt, eine formale und dem Zweck des Gesetzes nicht entsprechende Auslegung, wenn man annähme, die weitgehende Bedeckung des Kanalwassers mit ausgeflossenen Öl stelle nicht auch eine - teils bereits eingetretene, teils ohne Gegenmaßnahmen mit Sicherheit sich verstärkende - schädliche Veränderung des Kanalwassers selbst dar. Es läßt daher keinen Rechtsverstoß erkennen, daß das Berufungsgericht eine physikalische Veränderung der Eigenschaften des Wassers festgestellt hat. Der Zuziehung eines Sachverständigen bedurfte es entgegen der Ansicht der Revision unter den aufgezeigten Umständen nicht.

3. Wie das Berufungsgericht zutreffend ausführt, begründet § 22 WHG eine Gefährdungshaftung. Die Haftung der Beklagten entfällt nicht, wie die Revision meint, deshalb, weil das Öl ohne jedes Zutun der Beklagten ausgeflossen sei. Anders als im Falle des § 22 Abs. 1 WHG tritt die Haftung nach dessen Absatz 2 auch dann ein, wenn die schädlichen Stoffe nicht in das Wasser eingebracht oder eingeleitet werden, sondern sonstwie hineingelangen. Das folgt

aus dem klaren Wortlaut der Bestimmung (vgl. Sieder-Zeitler WHG § 22 Anm. 33). Die Haftung entfällt lediglich dann, wenn der Schaden durch höhere Gewalt verursacht ist (§ 22 Abs. 2 Satz 2 WHG). Daß der Zusammenstoß auf höherer Gewalt beruht habe, macht auch die Revision nicht geltend; er stellt kein außergewöhnliches Ereignis dar, wie es Voraussetzung für das Vorliegen höherer Gewalt ist (BGHZ 1, 17, 20; 7, 338, 339; 47, 1, 8; Larenz VersR 1963, 593, 604; Sieder-Zeitler aaO Anm. 39; Witzel aaO Anm. 5). Die Tatsache, daß in anderen Gesetzen die Gefährdungshaftung beschränkt, insbesondere in § 7 Abs. 2 StVG die Haftung auch bei unabwendbarem Ereignis ausgeschlossen ist, vermag nicht zu einem anderen Ergebnis zu führen. Der Unterschied zwischen höherer Gewalt und unabwendbarem Zufall ist bereits in früheren Gesetzen gemacht und seine Bedeutung ist von der Rechtsprechung näher umrissen worden. Da der Gesetzgeber gleichwohl die Haftung aus § 22 Abs. 2 WHG nur für den Fall der höheren Gewalt ausschließt, würde der an das Gesetz gebundene Richter seine Befugnisse überschreiten, wenn er entgegen dem klaren Gesetzeswortlaut unabwendbaren Zufall zum Ausschluß der Haftung genügen ließe. Die Billigkeitserwägungen der Revision vermögen hieran nichts zu ändern. Die Angriffe, die die Revision gegen die in BGHZ 47, 1 vertretene Auffassung richtet, die Haftung für die im Straßenverkehr eingesetzten Tankfahrzeuge sei nicht durch die Vorschriften des Straßenverkehrsgesetzes, sondern nur durch § 22 Abs. 2 Satz 2 WHG eingeschränkt, gehen ins Leere, weil für Tankschiffe eine dem § 7 Abs. 2 StVG entsprechende Bestimmung fehlt.

4. Ebensowenig Erfolg hat die Revision mit der Rüge, die Klägerin könne deshalb nicht für ihre Aufwendungen

auf Grund des § 22 WHG Ersatz verlangen, weil ihre Maßnahmen sich nicht auf die mögliche Veränderung der Wasserbeschaffenheit bezogen und aus diesem Grunde mit dem Gegenstand der Haftung aus § 22 WHG nichts zu tun hätten. Das ist unrichtig. Zwar ist der Revision einzuräumen, daß sich die Haftung aus der genannten Bestimmung auf diejenigen Schäden beschränkt, die auf der Veränderung des Wassers beruhen. Soweit jedoch die Klägerin Maßnahmen traf, die Schiffe zu wahrschauen, geschah das zumindest mit aus dem Grunde, um zu verhindern, daß statt Wasser ein Wasser-Öl-Gemisch angesaugt wurde und Explosionsgefahr entstand. Soweit die Maßnahmen dem Zwecke dienten, Sperrvorrichtungen aufzustellen und das von anderer Seite durchgeführte Aufsaugen des Öls zu ermöglichen, gilt nichts anderes. Die durch § 22 WHG begründete Pflicht, durch die Änderung der Wasserbeschaffenheit verursachte Schäden zu ersetzen, umfaßt auch die Verpflichtung, für die Aufwendungen aufzukommen, die die Klägerin zur Abwehr solcher Schäden gemacht hat. Ihr obliegt gemäß § 1 Abs. 1 Ziffer 2 des Gesetzes über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiete der Binnenschifffahrt vom 15. Februar 1956 (BGBl II 317) die Abwehr von Gefahren für die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf den Bundeswasserstraßen, auch auf dem Rhein-Herne-Kanal. Ihre Aufwendungen sind daher, wie das Berufungsgericht zu Recht ausführt und in der Zwischenzeit für einen ähnlichen Fall in dem bereits angeführten Urteil BGHZ 47, 1 anerkannt worden ist, eine adäquate Folge des von der Beklagten zu vertretenden Schadensereignisses. Inwiefern sich aus dem Erläuterungswerk von Witzel WHG § 22 Anm. 1 etwas Abweichendes ergeben soll, wie die Revision meint, ist nicht ersichtlich. Mit Recht hat daher das Berufungsgericht die Beklagte verurteilt, diese Aufwendungen zu ersetzen.

II.

Das Berufungsgericht lehnt die Ansicht der Beklagten ab, sie hafte auf Grund der Bestimmungen des Binnenschiffahrtsgesetzes nur beschränkt. Es hält eine entsprechende Anwendung des § 4 BinnSchG, nach dem der Schiffseigner gegenüber bestimmten Ansprüchen nicht persönlich, sondern nur mit Schiff und Fracht (dinglich) haftet, auf die Ersatzansprüche aus § 22 WHG nicht für angängig und gelangt infolgedessen zu dem Ergebnis, auch die Anwendung des § 114 BinnSchG, nach dem den Schiffseigner unter bestimmten Voraussetzungen neben der dinglichen eine beschränkte persönliche Haftung trifft, komme nicht in Betracht. Die Revision meint unter Hinweis insbesondere auf BGHZ 6, 102, 106, 107, wenn der Schiffseigner schon für vom Schiffer vorgenommene Notstandsmaßnahmen gegenüber Ansprüchen aus § 904 Satz 2 BGB in entsprechender Anwendung des § 4 Abs. 1 Nr. 2 BinnSchG nur beschränkt mit Schiff und Fracht hafte, dann müsse das auch für den Fall der Gefährdungshaftung des § 22 WHG gelten. Die Frage kann jedoch unentschieden bleiben. Wie sich aus der von der Beklagten eingereichten Abschrift einer Klage gegen Eigentümer und Schiffer des Motorschiffes "F[REDACTED]" ergibt, ist der Schaden der "O[REDACTED]" repariert worden. Auf Grund der Lebenserfahrung und mangels entgegenstehenden Vortrags muß daher davon ausgegangen werden, daß das Schiff in der Zeit bis zur letzten mündlichen Verhandlung vor dem Berufungsgericht, das ist bis zum 28. Januar 1966, in Kenntnis dieses Sachverhaltes auf neue Reisen ausgesandt worden ist. Damit wäre für die Beklagte, hätte sie zunächst gegenüber den Ansprüchen aus § 22 WHG nur dinglich gehaftet, nach § 114 Abs. 1 BinnSchG eine persönliche Haftung getreten. Allerdings wäre diese Haftung auf den Betrag beschränkt, der sich für den Gläubiger ergeben haben würde, falls der

Wert, den das Schiff beim Antritt der Reise hatte, unter die Schiffsgläubiger nach der gesetzlichen Rangordnung (§§ 102 - 109 BinnSchG) verteilt worden wäre; dabei wäre bis zum Beweis des Gegenteils anzunehmen, daß die Klägerin bei dieser Verteilung ihre vollständige Befriedigung erlangt hätte (§ 114 Abs. 2 BinnSchG). Hier kann es keinem vernünftigen Zweifel unterliegen, daß der Wert der "O[REDACTED]" im maßgebenden Zeitpunkt den Anspruch der Klägerin weit überstieg; es ist nicht das Geringste dafür vorgetragen, daß die Beschränkung der persönlichen Haftung der Beklagten sich irgendwie auswirken würde. Es ist daher davon auszugehen, daß die Beklagte für den eingeklagten Betrag in jedem Falle in voller Höhe persönlich haftet. Auf die Frage, ob ihre Haftung nach § 114 BinnSchG beschränkt ist, kommt es unter diesen Umständen nicht an (vgl. RGZ 67, 353, 355; Vortisch-Zschucke, Binnenschiffahrts- und Flößereirecht, 3. Aufl. § 114 BinnSchG Anm. 4 d).

Die Revision der Beklagten ist daher mit der Kostenfolge des § 97 ZPO zurückzuweisen.

Dr. Pagendarm

Dr. Krcft

Dr. Arndt

Dr. Boyer

Keßler