

Nachschlagewerk: ja

BGHZ: nein

-----

BGB § 836

Zu den Anforderungen an die Überwachung der Sicherheit einer 1949 errichteten Hängeseilbrücke, die über eine Bundeswasserstraße führt.

BGH, Urt. v. 21. Januar 1988 - III ZR 66/86 - OLG Hamm  
LG Münster

# BUNDESGERICHTSHOF

## IM NAMEN DES VOLKES

III ZR 66/86

### URTEIL

in dem Rechtsstreit

Verkündet am:  
21. Januar 1988  
Friederich  
Justizangestellte  
als Urkundsbeamter  
der Geschäftsstelle

der W [REDACTED] C [REDACTED]-Genossenschaft e. G.,  
I [REDACTED]weg [REDACTED], M [REDACTED],  
vertreten durch den Vorstand, dieser vertreten durch  
die geschäftsführenden Vorstandsmitglieder Generaldirektor  
Dr. Gerhard D [REDACTED] und Dr. Manfred N [REDACTED], ebenda,

Klägerin und Revisionsklägerin,

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

g e g e n

die Bundesrepublik Deutschland,  
vertreten durch den Bundesminister für Verkehr,  
K [REDACTED]-Allee [REDACTED], B [REDACTED],  
dieser vertreten durch die Wasser- und Schifffahrtsdirektion  
West, C [REDACTED]ring [REDACTED], M [REDACTED], diese vertreten durch den  
Behördenleiter,

Beklagte und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

- 2 -

Der III. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 21. Januar 1988 durch den Vorsitzenden Richter Dr. Krohn und die Richter Kröner, Boujong, Dr. Engelhardt und Dr. Rinne

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Klägerin wird das Urteil des 9. Zivilsenats des Oberlandesgerichts Hamm vom 14. Februar 1986 aufgehoben.

Die Sache wird zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung, auch über die Kosten des Revisionsrechtszuges, an das Berufungsgericht zurückverwiesen.

Von Rechts wegen



**JLaw – Gesetze und Urteile**  
Kostenlos  
Über 200 Gesetze  
Über 100.000 Urteile  
[\(mobile App\)](#)



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

### Tatbestand

Die Klägerin verlangt von der beklagten Bundesrepublik Deutschland Ersatz des Schadens, den sie durch den Einsturz der im Bereich M- G über den D-Kanal führenden sog. H-Brücke erlitten hat.

Bei der Brücke handelt es sich um eine Hängeseilbrücke, bei der auf den Betonwiderlagern an den Ufern Pylone aus einer Stahlkonstruktion errichtet waren. Über diese Pylone waren Stahlseile gespannt, die an beiden Kanalseiten hinter Widerlagern im Erdreich mit Kabelverankerungen befestigt waren. Zwischen den Pylonen hingen an den Stahlseilen jeweils 9 Stangen, an denen die Fahrbahnkonstruktion mit einer Länge von 45 m befestigt war. Die Widerlager waren im Jahre 1938 gebaut worden. Die Brücke selbst wurde 1949 fertiggestellt. Die Tragseile stammten von einer 1944 zerstörten Hängeseilbrücke bei R. Derartige Seilstücke wurden auch bei drei ähnlichen Brücken im Münsterland verwendet. Die Brücke wies eine Fahrbahnbreite von 3,90 m auf. Sie war nur einspurig befahrbar. Die Benutzung der Brücke für Fahrzeuge mit einem tatsächlichen Gewicht von mehr als 9 t war verboten.

Am 29. Dezember 1980 befuhr ein Tanklastzug der Klägerin die H-Brücke von Ost nach West. Der mit Oel und Dieselmotorkraftstoff beladene Lastzug hatte ein tatsächliches Gesamtgewicht von mindestens 12,75 t. Als das Fahrzeug über die Brücke fuhr, riß das nördliche Tragseil in der Nähe des nordöstlichen Verankerungspunktes im Erdboden. Die Brücke

stürzte ein, der Lastzug wurde in die Tiefe gerissen. Der Fahrer kam ums Leben. Am Lastzug entstand Totalschaden, den die Klägerin auf insgesamt 95.943,59 DM beziffert.

Die Klägerin führt den Einsturz der Brücke auf eine mangelhafte Unterhaltung durch die Bediensteten der Beklagten zurück. Diese hätten sich mit dem Ergebnis einer im Herbst 1979 durchgeführten Hauptprüfung nebst einer Spezialprüfung für die tragenden Drahtseile nicht zufrieden geben dürfen.

Dem ist die Beklagte entgegengetreten. Ihre Bediensteten treffe kein Verschulden an dem Einsturz der Brücke. Zumindest müsse sich die Klägerin ein Mitverschulden ihres Fahrers anrechnen lassen.

Das Landgericht hat die Klage abgewiesen. Die Berufung der Klägerin ist erfolglos geblieben. Mit der Revision verfolgt die Klägerin ihr bisheriges Begehren weiter. Die Beklagte bittet um Zurückweisung des Rechtsmittels.

### Entscheidungsgründe

#### I.

1. Das Berufungsgericht hat es abgelehnt, die Inanspruchnahme der Beklagten nach Amtshaftungsgrundsätzen (§ 839 BGB i. V. m. Art. 34 GG) zu beurteilen. Dem ist zuzustimmen.

a) Allerdings ist die Unterhaltung einer Bundeswasserstraße - dazu gehört der D[REDACTED]-E[REDACTED]-Kanal - nach § 7 WaStrG eine Hoheitsaufgabe des Bundes. Die Unterhaltung einer Binnenwasserstraße, die in § 8 WaStrG geregelt ist, umfaßt die Erhaltung eines bestimmten Zustandes für den Wasserabfluß und die Schiffbarkeit, wie die Räumung und Freihaltung des Gewässerbettes. Die Unterhaltung einer über die Wasserstraße führenden Brücke gehört nicht dazu.

b) Indessen handelt es sich bei der Hessen-Brücke um eine Kreuzungsanlage im Sinne von § 42 Abs. 1 WaStrG. Sie ist von der Beklagten zu unterhalten, denn diese hat nach den Feststellungen des Berufungsgerichts die Brücke ("die Kreuzungsanlage") auf ihre Kosten errichtet. Auch diese Unterhaltungspflicht ist zu den Hoheitsaufgaben des Bundes zu rechnen. Jedoch besteht diese öffentlich-rechtliche Verpflichtung nur gegenüber der Allgemeinheit. Sie gewährt dem einzelnen Benutzer der Kreuzungsanlage keinen Anspruch auf Erfüllung und keine Schadensersatzansprüche wegen ihrer Verletzung. Insbesondere begründet ihre Verletzung keinen Schadensersatzanspruch wegen Amtspflichtverletzung nach § 839 BGB, weil die aus der Unterhaltung der Brücke folgenden Pflichten keine Amtspflichten sind, die einem Dritten - dem einzelnen Brückenbenutzer - gegenüber bestehen (vgl. BGHZ 86, 152, 153; zur insoweit vergleichbaren Straßenbaulast: Senatsurteil vom 20. März 1967 - III ZR 29/65 = NJW 1967, 29 und zur Deichunterhaltungspflicht: BGH VersR 1964, 725, 726).

2. Neben der öffentlich-rechtlichen Unterhaltungspflicht besteht für die Beklagte hinsichtlich der Bundeswasser-

straßen und ihrer Kreuzungsanlagen eine grundsätzlich privatrechtlich zu beurteilende Verkehrssicherungspflicht (§ 823 BGB). Die privatrechtliche Sicherungspflicht kann zwar durch eine ausdrückliche gesetzliche Regelung in den Rahmen der hoheitlichen Tätigkeit der Beklagten überführt werden. Das ist jedoch durch die §§ 7, 8 WaStrG nicht geschehen (vgl. BGHZ 86, 152, 153). Auch fehlt es an einer entsprechenden, für die Beklagte geltenden straßenrechtlichen Norm.

Mit Recht hat daher das Berufungsgericht allein in den §§ 823 Abs. 1, 836, 31, 89 BGB die Grundlage für den Klageanspruch gesehen. Dabei ist § 836 BGB lediglich ein Sonderfall der für jedermann bestehenden und auf § 823 BGB beruhenden allgemeinen Sicherungspflicht (Senatsurteil vom 25. Januar 1971 - III ZR 208/68 = BGHZ 55, 229, 235).

## II.

1. Wird durch den Einsturz eines Gebäudes oder eines anderen mit einem Grundstück verbundenen Werkes oder durch die Ablösung von Teilen des Gebäudes oder des Werkes ein Mensch getötet, der Körper oder die Gesundheit eines Menschen verletzt oder eine Sache beschädigt, so ist nach § 836 Abs. 1 BGB der Besitzer des Grundstücks, sofern der Einsturz oder die Ablösung die Folge fehlerhafter Errichtung oder mangelhafter Unterhaltung ist, verpflichtet, dem Verletzten den daraus entstehenden Schaden zu ersetzen. Die Ersatzpflicht tritt nicht ein, wenn der Besitzer zum Zwecke

der Abwendung der Gefahr, die im Verkehr erforderliche Sorgfalt beobachtet hat (Satz 2 aaO).

Als mit einem Grundstück verbundenes Werk im Sinne dieser Vorschrift ist auch eine Brücke anzusehen (BGH VersR 1959, 948, 949). Daß die Beklagte Eigenbesitzerin der Ufergrundstücke ist, soweit sie von der Brückenanlage beansprucht werden, ist außer Streit.

Das Berufungsgericht hat den Riß des Seils als Unfallursache für erwiesen angesehen. Der Sachverständige Schulz habe in Verbindung mit Untersuchungen des TÜV Essen ausgeführt, daß die äußeren Lagen der Seildrähte stark korrodiert waren, so daß nur noch etwa 54 % des ursprünglichen Seilquerschnitts vorhanden gewesen seien. Die Tragfähigkeit des Seils sei deutlich reduziert gewesen. Zudem seien innerhalb des 54 %-igen ursprünglichen Seilquerschnitts noch Drähte vorhanden gewesen, die ihrerseits nur 50 % des ursprünglichen Querschnitts aufgewiesen hätten. Dadurch sei die Tragfähigkeit des Seils so herabgesetzt gewesen, daß es durch Befahren mit LKWs in der Vergangenheit bis an die Grenze seiner restlichen Tragfähigkeit belastet worden sei. Dies habe einen Prozeß ausgelöst, bei dem die jeweils schwächsten Drähte weiter brachen und es zu einer Umlagerung der Zugkräfte auf die restlichen vorhandenen Seile kam, was schließlich zum Bruch des Seiles geführt habe. Der Endpunkt dieser Entwicklung sei durch das Befahren der Brücke mit dem Lastzug der Klägerin gesetzt worden.

Aus diesen - von den Parteien nicht angegriffenen - Feststellungen ergibt sich, daß der Totalschaden am Lastzug

der Klägerin durch eine objektiv mangelhafte Unterhaltung der Brücke durch die Beklagte verursacht worden ist. Die gesetzliche Vermutung des § 836 Abs. 1 Satz 1 BGB streitet dafür, daß die Beklagte an der mangelhaften Unterhaltung ein Verschulden trifft und daß auf ihr schuldhaftes Verhalten der Einsturz der Brücke zurückzuführen ist (Kreft BGB-RGRK 12. Aufl. § 836 Rdn. 2). Die Beklagte muß - wenn die Ersatzpflicht nicht eintreten soll - beweisen, daß sie zum Zwecke der Abwendung der Gefahr, die im Verkehr erforderliche Sorgfalt beobachtet hat.

2. Die Beklagte treffe jedoch - so hat das Berufungsgericht ausgeführt - keine Schuld an dem Unfall, weil sie den Fehler des Seils nicht rechtzeitig bemerkt habe.

In den "Richtlinien für die Überwachung und Prüfung von Straßen- und Wegebrücken DIN 1076" seien die Prüfungsmaßnahmen und die Zeitabstände, in denen sie vorzunehmen seien, festgelegt. Danach seien "einfache Prüfungen" nach Ziff. 6.1 alle drei Jahre und "Hauptprüfungen" alle sechs Jahre durchzuführen, Ziff. 6.2. Solche Prüfungen hätten zwar vor dem Unfall nicht regelmäßig stattgefunden. Daraus lasse sich aber ein Verschulden der Beklagten nicht herleiten. Dieses Versäumnis sei nicht ursächlich geworden für den hier in Rede stehenden Unfall. Die letzte Hauptprüfung vor dem Unfall habe am 28. November 1979 stattgefunden. Diese sei von der zuständigen Wasser- und Schifffahrtsdirektion nach DIN 1076 ausgeführt worden.

Entsprechend Ziff. 1 Fußnote 1 der DIN 1076 habe es zur ordnungsgemäßen Überwachung von Brücken gehört, daß Behör-

den, die - wie hier - mehrere Brücken zu betreuen hätten, sich dazu sachverständiger Institutionen bedienten. Demgemäß habe die Beklagte mit der Seilprüfung die Westfälische Berggewerkschaftskasse beauftragt. Diese habe zur Erstellung des Gutachtens - einem abgesprochenen Plan folgend - u. a. eine Bodenverankerung vollständig freigelegt. Der Zustand dieser Verankerung habe keine die Standfestigkeit der Brücke gefährdenden Mängel aufgewiesen. Die Prüfung nur einer Verankerung habe den damals üblichen Gepflogenheiten entsprochen. Die Prüfung einer Verankerung habe hinreichend sichere Rückschlüsse auf den Zustand der anderen drei Verankerungen zugelassen. Eine Freilegung der übrigen drei Bodenverankerungen sei ohne besonderen Anlaß nicht geboten gewesen. Ein derartiger Anlaß sei nicht zu erblicken in dem Umstand, daß an den Verankerungen anderer Hängeseilbrücken Korrosionsschäden aufgetreten seien und dies den Verantwortlichen der Beklagten hätte bekannt sein müssen. Schließlich begründe es keinen Schuldvorwurf gegen die Beklagte, daß bis zum Unfall noch nicht - wie das Gutachten empfohlen habe - sämtliche (korrodierten) Bündel entfernt gewesen seien. Diese Maßnahme sei als "erst im Laufe der Zeit" erforderlich bezeichnet worden.

3. Hiergegen bestehen durchgreifende rechtliche Bedenken. Der Senat vermag der Ansicht des Berufungsgerichts nicht zu folgen, die Beklagte habe den ihr obliegenden Beweis dafür erbracht, daß sie zum Zweck der Abwendung der Gefahr die im Verkehr erforderliche Sorgfalt beachtet habe (§ 836 Abs. 1 Satz 2 BGB). Die Bedeutung der Vorschrift des § 836 BGB liegt vor allem auch darin, daß sie von einer Rechtspflicht

zur Unterhaltung des Bauwerks und damit auch von einer solchen zur sorgfältigen und fortgesetzten Überwachung seines Zustandes ausgeht. An die Befolgung dieser Aufsichtspflicht und an die Substantiierungs- und Beweispflicht des Haftpflichtigen müssen hohe Anforderungen gestellt werden (BGH Urteil vom 7. Oktober 1975 - VI ZR 103/74 = VersR 1976, 66 m.w.Nachw.). Die Feststellungen des Berufungsgerichts rechtfertigen nicht die Annahme, die Beklagte sei ihrer hiernach zu bemessenden Verkehrssicherungspflicht nachgekommen.

Zwar wird es im allgemeinen zur Wahrung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt genügen, wenn der Haftpflichtige einen zuverlässigen Fachkundigen mit der regelmäßigen Nachprüfung betraut (BGH Urteil vom 7. Oktober 1975 aaO). Die Einschaltung der Berggewerkschaftskasse enthebt hier jedoch nicht die Beklagte jeglicher Verantwortlichkeit.

Die H[REDACTED]-Brücke war von der Beklagten zur Begutachtung im Rahmen eines Gesamtprüfungsplans von vier ähnlich gebauten Brücken ausgewählt worden, weil sie dem äußeren Anschein nach den schlechtesten Eindruck hinterließ und die größte Verkehrsbelastung aufnehmen mußte. Der von der Beklagten an die Berggewerkschaftskasse erteilte Prüfungsauftrag forderte die vollständige Freilegung von nur einer Bodenverankerung. Das war - entgegen der Ansicht des Berufungsgerichts - ungenügend. Aus dem Zustand nur einer freigelegten Brückenverankerung durfte nicht der Schluß gezogen werden, daß die übrigen Verankerungsstellen von dem vorgefundenen Zustand nur unwesentlich abwichen. Mochte diese Verfahrensweise auch einer damals üblichen Gepflogenheit entsprochen haben, so

hat doch der vom Landgericht als Sachverständiger herangezogene Prof. Dr. Ing. Mang ausgeführt, daß bei der H[REDACTED]-Brücke die Gestaltung der Seilenden zu einem "kritischen Detailbereich" gehörte. Sie sei (1979) technisch überholt gewesen und werde nicht mehr ausgeführt. Es habe eine Korrosionsbelastung für die Seile vor der Verankerung erwartet werden müssen. Dieses Problem sei der Fachwelt schon seit etwa zehn Jahren (d.h. seit etwa 1974) - insbesondere durch die Köln-Mülheimer-Hängebrücke und die Kohlbrandbrücke in Hamburg - bekannt gewesen. Zudem seien bei der H[REDACTED]-Brücke unverzinkte Seile einer im Krieg zerstörten Brücke wiederverwendet worden. Bei der Überprüfung im September 1979 hätten daher - abweichend von den danach üblichen Gepflogenheiten - wegen der Eigenart der Hessen-Brücke sämtliche Bodenverankerungen freigelegt werden sollen.

Der von der Beklagten der Berggewerkschaftskasse erteilte Prüfungsauftrag geht auf eine Besprechung der Bediensteten der Wasser- und Schifffahrtsdirektion mit den Bediensteten der Berggewerkschaftskasse zurück. Es mag sein, daß diesen Bediensteten der Beklagten die Spezialkenntnisse, von denen der Sachverständige Prof. Dr. Ing. Mang berichtet hat, damals noch nicht bekannt waren und ihnen deshalb kein Schuldvorwurf gemacht werden kann, daß sie die Freilegung nur einer Bodenverankerung veranlaßt haben (zur Überprüfung der unterirdischen Teile eines "Drehpilzes" vgl. BGH BGHR BGB § 276 Abs. 1 - Verkehrssicherungspflicht 1 = VersR 1987, 891, 893). Das Berufungsgericht hat hierzu keine Feststellungen getroffen. Diese Fragen können jedoch offen bleiben.

Jedenfalls hätte der Beamte des Bundesverkehrsministeriums, der die Vergabe des Prüfungsauftrags an die Berggewerkschaftskasse im August 1979 genehmigt hat, über die von dem Sachverständigen Prof. Dr. Ing. Mang geschilderten Erfahrungen verfügen müssen. Seine Aufgabe als Angehöriger einer obersten Dienstbehörde war es u.a., die Diskussion in der Fachwelt zu verfolgen, die Erfahrungen über die Korrosionsgefahr bei Bodenverankerungen von Hängeseilbrücken zu sammeln, auszuwerten und die nachgeordneten Dienststellen entsprechend zu unterrichten. Die Erörterungen in der Fachwelt über die Köln-Mülheimer-Hängebrücke und die Kohlbrandbrücke in Hamburg hätten den Beamten veranlassen müssen, für eine Freilegung sämtlicher Bodenverankerungen der H-Brücke zu sorgen.

Daher darf die vom Berufungsgericht offengelassene Frage, ob die unfallursächliche Schadstelle schon sichtbar gewesen wäre, wenn alle Verankerungen der H-Brücke aufgedigelt worden wären, nicht unerörtert bleiben. Die Beklagte kann sich nur entlasten, wenn sie beweist, daß auch beim Aufgraben aller Verankerungen und der gebotenen sorgfältigen Untersuchung der Seile die unfallursächliche Schadstelle unentdeckt geblieben wäre. Die zur Beantwortung dieser Frage erforderlichen Feststellungen hat das Berufungsgericht nicht getroffen.

4. Nach dem Gutachten der Berggewerkschaftskasse sollten sämtliche Bändsel "im Bereich der restlichen drei Bodenverankerungen" entfernt werden (Ziff. 4.1. b). Diese Arbeiten hatte die Beklagte bis zum Unfall nicht vornehmen lassen.

Daß diese Arbeiten erst "im Laufe der Zeit" d. h. im Laufe etwa eines Jahres durchgeführt werden sollten, wie das Berufungsgericht meint, läßt sich dem Gutachten nicht entnehmen (Ziffer 4.2 Abs. 3 betrifft die "übrigen Bauwerke" nicht die H[REDACTED]-Brücke). Die Beklagte muß daher, um sich zu entlasten, auch den Nachweis erbringen, daß die Entfernung der Bändsel nicht zu weiteren Untersuchungen und damit zur Entdeckung der Schadstelle Anlaß hätte geben müssen.

Auch dazu sind weitere tatrichterliche Feststellungen notwendig.

5. Bei dem derzeitigen Stand des Verfahrens ist es nicht veranlaßt, auf die Frage einzugehen, ob sich die Klägerin ein Mitverschulden ihres Fahrers entgegenhalten lassen muß.

III.

Nach alledem kann das angefochtene Urteil nicht mit der ihm gegebenen Begründung bestehen bleiben. Es erweist sich auch nicht aus anderen Gründen als richtig. Das Berufungsurteil muß daher aufgehoben werden. Da - wie dargelegt - noch weitere tatrichterliche Feststellungen - gegebenenfalls unter Hinzuziehung von Sachverständigen - getroffen werden müssen, ist die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung, auch über die Kosten des Revisionsrechtszuges, an das Berufungsgericht zurückzuverweisen.

Krohn

Kröner

Boujong

Engelhardt

Rinne