

16

Nachschlagewerk: ja
BGHZ: nein

BGB § 823 Dc

Wer den Verkehr auf einer Schifffahrtsstraße (hier: der Mosel) zu sichern hat, ist grundsätzlich nicht gehalten, die Schweißnähte eines Wehrsektors vor dessen Einbau in die Wehranlage auf eine plangerechte und fehlerfreie Ausführung zu überprüfen.

BGH, Urt. v. 13. Februar 1975 - II ZR 110/73 - Schifffahrtsobergericht Köln
Schifffahrtsgericht St. Goar

110

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 110/73

URTEIL

Verkündet am
13. Februar 1975
Kaufmann,
Justizangestellte
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der Fr [REDACTED] Maa [REDACTED] tot On [REDACTED] Ver [REDACTED]
van Sch [REDACTED], Hee [REDACTED]/Ni [REDACTED], vertreten durch
ihren Vorstand Direktor Ho [REDACTED] van R [REDACTED], daselbst,

Klägerin und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch die
Wasser- und Schifffahrtsdirektion in M [REDACTED], diese
vertreten durch ihren Präsidenten,

Beklagte und Revisionsbeklagte,

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

- 2 -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 12. Dezember 1974 durch den Vorsitzenden Richter Stimpel und die Richter Fleck, Dr. Bauer, Dr. Kellermann und Dr. Tidow

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Klägerin wird das Urteil des Schifffahrtsobergerichts Köln vom 1. Juni 1973 aufgehoben und die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung, auch über die Kosten der Revision, an das Schifffahrtsobergericht zurückverwiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Am 14. Mai 1965 brach aus der Wehranlage der Moselstaustufe Lehen unter dem Druck der Strömung der mittlere Sektor heraus, weil einzelne Schweißnähte (Stumpf- und Kehlnähte) der Endanschlüsse (Knaggen) des Sektors infolge zu geringer Dicke gerissen waren und deshalb die Knaggen den Sektor nicht mehr in der oberen Endstellung halten können. Durch den Bruch verringerte sich der Wasserstand in der Haltung Lehen innerhalb kurzer Zeit erheblich, so daß eine größere Anzahl von Schiffen auf Grund geriet und beschädigt wurde. Unter diesen Fahrzeugen befand sich das von der Klägerin gegen die Gefahren der Schifffahrt versicherte Personenmotorschiff "E [REDACTED]".



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



Die Klägerin nimmt die Beklagte, der die Unterhaltung der Mosel als Schifffahrtsstraße und die Sicherung des Verkehrs auf dieser obliegt, auf Ersatz des Havarie-schadens der Interessenten des MS "E" in Anspruch. Sie hat beantragt, die Beklagte zur Zahlung von 1670,77 hfl. nebst Zinsen zu verurteilen. Sie wirft der Beklagten vor, ihre Verkehrssicherungspflicht schuldhaft verletzt zu haben. So habe sie es beim Bau der Wehranlage pflichtwidrig unterlassen zu prüfen, ob die von ihr "vorbehalten" der statischen Berechnung zur Ausführung genehmigten Bauzeichnungen (Bl. Nr. 27 und 28 der mit der Herstellung der Wehranlage beauftragten Arbeitsgemeinschaft) mit den zeitlich später gefertigten statischen Berechnungen übereinstimmten, was hinsichtlich der Dicke der Kehlnähte der Knaggen nicht der Fall gewesen sei. Außerdem habe sie den - herausgebrochenen - Sektor vor seinem Einbau in das Wehr nicht auf seine ordnungsgemäße Herstellung untersucht. Hierzu habe insbesondere deshalb Anlaß bestanden, weil das Anschweißen der Knaggen (durch Stumpfnähte) an den Sektor von der zunächst vorgesehenen Konstruktion abgewichen sei. Bei einer Untersuchung hätte sie aber ohne weiteres erkennen können, daß sowohl die Stumpfnähte als auch die Kehlnähte nicht ordnungsgemäß ausgeführt seien.

Demgegenüber bestreitet die Klägerin jedes Verschulden an dem Herausbrechen des Sektors. Eventuelle Überprüfungen von Schweißnähten hätten den Herstellern der Wehranlage, hingegen nicht ihr obliegen. Da es sich bei diesen um angesehene Unternehmen gehandelt habe, habe

sie sich darauf verlassen dürfen, daß die Überprüfungen auch erfolgten, zumal sie mit ihnen abgesprochen gehabt habe, daß für geschweißte Stahlbauten die Vorschriften der - u.a. bestimmte Überprüfungen von Schweißarbeiten vorsehenden - DIN 4100 als vereinbart gelten. Auch habe sie die Konstruktionszeichnungen für die Knaggen nicht auf ihre Übereinstimmung mit den statischen Berechnungen prüfen müssen, da bei derartigen Zeichnungen üblicherweise zunächst nur Erfahrungswerte angenommen werden würden, deren Überprüfung anschließend durch die statische Berechnung erfolge; allein deren Werte seien sodann für die Herstellung maßgebend.

Beide Vorinstanzen haben die Klage abgewiesen. Mit der - vom Schiffahrtsobergericht zugelassenen - Revision, deren Zurückweisung die Beklagte beantragt, verfolgt die Klägerin den Klageanspruch weiter.

Entscheidungsgründe:

1. Die Parteien sind in den Vorinstanzen offenbar davon ausgegangen, daß sich die Beklagte bei der - im Zuge der Moselkanalisierung erfolgten - Errichtung der Wehr- und Schleusenanlage Le... wie ein privater Bauherr betätigt hat und daß dementsprechend ihre Haftung für damit im Zusammenhang stehende Schäden nach den §§ 823 ff. BGB zu beurteilen ist, hingegen insoweit Art. 34 GG, § 839 BGB nicht anwendbar sind. Dieser Ansicht sind auch das Schiffsgericht und das Schiffahrtsobergericht.

Ihr ist zuzustimmen. Zwar stellt der Ausbau einer öffentlichen Wasserstraße eine wichtige öffentliche Aufgabe dar und ist dem Bereich der schlichten Hoheitsverwaltung zuzurechnen. Jedoch kann sich die öffentliche Hand privater Mittel bedienen, um in diesem Bereich öffentliche Aufgaben zu bewältigen und insoweit deren Durchführung auf die Ebene des Privatrechts verlegen (BGHZ 48, 98, 103). Das ist bei der Errichtung der Wehr- und Schleusenanlage Lehen dadurch geschehen, daß die Beklagte den Bau der Anlage einer unter Führung der Friedrich K., Maschinen- und Stahlbau, Rh., stehenden Arbeitsgemeinschaft privater Unternehmen durch privatrechtlichen Vertrag übertragen hat. Auch hat sie, wie sich aus dem angefochtenen Urteil ergibt, nicht selbst durch ihre Wasser- und Schiffsverkehrsverwaltung in so weitgehendem Maße auf die Durchführung der Bauarbeiten Einfluß genommen, daß sie diese wie eigene gegen sich gelten lassen und es so angesehen werden muß, wie wenn die Arbeitsgemeinschaft lediglich als ihr Werkzeug bei der Erfüllung einer öffentlichen Aufgabe tätig geworden wäre.

2. a) Wer eine Wasserstraße für den Schiffsverkehr freigibt, hat zur Erfüllung der ihm daraus erwachsenden Verkehrssicherungspflicht dafür zu sorgen, daß dieser durch die Beschaffenheit der Wasserstraße oder ihrer Einrichtungen nicht gefährdet wird oder Schäden erleidet. Deshalb muß er bereits bei der Errichtung von Wasserbauwerken, die die Schiffbarkeit einer Wasserstraße ermöglichen, erweitern oder verbessern sollen, darauf achten, daß sie frei von Mängeln sind, die zu einer Gefährdung des Schiffsverkehrs führen oder ihm Schaden zufügen können.

Errichtet der Verkehrssicherungspflichtige derartige Bauwerke nicht selbst, sondern beauftragt er damit Dritte, so muß er sie hinreichend überwachen, wenn er sich nicht dem Vorwurf aussetzen will, seine Pflichten nicht genügend beobachtet zu haben. Allerdings gilt auch insoweit der Grundsatz, daß die Verkehrssicherungspflicht nur im Rahmen des Möglichen und Zumutbaren auszuüben ist (vgl. BGHZ 37, 69, 71). Bestimmend für ihren Umfang sind dabei die jeweiligen Umstände des Falles.

b) Für einen ausreichenden Wasserstand innerhalb einer Stauhaltung und damit für einen sicheren Schiffsverkehr sind die beweglichen Wehrsektoren von ganz wesentlicher Bedeutung. Deshalb hat sie der Verkehrssicherungspflichtige vor dem Einbau in das Wehr sorgsam darauf zu überprüfen, ob sie plangerecht und fehlerfrei hergestellt sind, damit sie die ihnen zugedachte Aufgabe ordnungsgemäß erfüllen können. Das bedeutet jedoch, wie das Berufungsgericht zutreffend angenommen hat, nicht, daß er die Sektoren bis in die letzten Einzelheiten untersuchen, insbesondere noch Schrauben, Nieten oder Schweißnähte nachsehen muß, es sei denn, daß ihm hierfür besondere Umstände, beispielsweise die Arbeitsweise der ausführenden Unternehmen und der von diesen eingesetzten Arbeitskräfte oder deren mangelhafte Überwachung auf der Baustelle, Anlaß geben. Denn das wäre, was die Revision nicht genügend berücksichtigt, mit einem Aufwand verbunden, der dem Verkehrssicherungspflichtigen grundsätzlich nicht zuzumuten ist. Auch wäre es nicht gerechtfertigt, ihn so zu behandeln, daß er sich auf die allgemein

bekannte Zuverlässigkeit eines zur Ausführung herangezogenen Unternehmens überhaupt nicht verlassen darf. Gerade hier lag es nach dem angefochtenen Urteil so, daß die von der Beklagten mit der Errichtung der Staustufe betrauten Unternehmen "beste Gewähr für eine einwandfreie Arbeit" boten. Außerdem hatte die Beklagte sie ausdrücklich verpflichtet, bei der Durchführung der Schweißarbeiten die Vorschriften der DIN 4100 zu beachten. Danach (vgl. deren Beiblatt 1) waren sie gehalten, mit der Vornahme der Schweißarbeiten nur solche Schweißer zu betrauen, die bestimmte fachliche Mindestanforderungen erfüllten. Auch waren diese während ihrer Arbeit laufend zu beaufsichtigen, und zwar durch einen von der dafür anerkannten Stelle bestätigten Schweißfachingenieur, der auf dem Gebiet des Stahlbaus erfahren sein mußte und die Verantwortung für die Güte der Schweißarbeiten sowie für die richtige Auswahl der Schweißer zu tragen hatte. Unter diesen Umständen konnte aber von der Beklagten jedenfalls nicht ohne besonderen Anlaß verlangt werden, nun auch ihrerseits eine - nochmalige - Überprüfung der Schweißnähte der Wehrsektoren vorzunehmen, wozu sie auch nichts anderes hätte tun können, als einen Fachmann, wie er den bauausführenden Unternehmen bereits durch die DIN 4100 für die Überwachung der Schweißarbeiten vorgeschrieben war, heranzuziehen.

c) Entgegen der Ansicht der Revision ergab sich eine solche Überprüfungspflicht der Beklagten auch nicht daraus, daß das Neubauamt Mosel-Ost die Bauzeichnung der bauausführenden Unternehmen für die beweglichen Wehrsektoren

lediglich "vorbehaltlich der statischen Berechnung" genehmigt hatte und die von diesen Unternehmen zeitlich später vorgelegte Statik von einer anderen Befestigungsart der Knaggen ausging, als sie die Bauzeichnung vorsah und anscheinend auch tatsächlich ausgeführt worden ist. Insoweit beachtet die Revision nicht genügend, daß der von der Beklagten zur Nachprüfung der statischen Berechnung herangezogene freie Prüflingenieur L. diese für richtig befunden hatte, weshalb für sie kein Anlaß bestand, nochmals ihrerseits Bauzeichnung und Statik miteinander zu vergleichen, und bei Vorliegen irgendwelcher Abweichungen eine genaue Untersuchung auf der Baustelle selbst vorzunehmen. Davon abgesehen steht nach dem angefochtenen Urteil fest, daß auch die in der Bauzeichnung vorgesehene Befestigungsart der Knaggen allen Anforderungen genügt hätte, wenn die hierzu anzubringenden Schweißnähte ordnungsgemäß gelegt worden wären.

d) Trotzdem kann das angefochtene Urteil keinen Bestand haben. Wie oben unter b) dargelegt, war die Beklagte im Rahmen ihrer Verkehrssicherungspflicht für die Mosel gehalten, die beweglichen Wehrsektoren vor dem Einbau in das Wehr der Staustufe Le. sorgsam darauf zu überprüfen, ob sie plangerecht und fehlerfrei hergestellt waren, damit sie die ihnen zugeordnete Aufgabe ordnungsgemäß erfüllen konnten. Davon geht auch das Berufungsgericht aus. Jedoch hat es unerörtert gelassen, ob der Beklagten, wenn sie dieser Prüfungspflicht nachgekommen ist oder wäre, die offenbar auch äußerlich fehlerhaften Schweißnähte der Knaggen hätten auffallen und sie zu einer weiteren Untersuchung hätten veranlassen müssen, auch wenn sie an sich

die Nähte nicht besonders nachzusehen hatte. Ohne eine solche Erörterung läßt sich der Streitfall aber nicht abschließend beurteilen. Deshalb war das angefochtene Urteil aufzuheben und die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung an das Berufungsgericht zurückzuverweisen. Dieses wird nunmehr Gelegenheit haben, die erwähnte Prüfungspflicht und deren Beobachtung durch die Beklagte im einzelnen darzustellen, wobei auch von Bedeutung sein können der Runderlaß der Verwaltung für Verkehr des Vereinigten Wirtschaftsgebietes vom 14. Dezember 1948 - W 33/8104/48 über "Verantwortlichkeit bei Bauten der Wasserstraßenverwaltung" sowie die am 30. Juni 1967 vom Bundesminister für Verkehr verfügte Allgemeine Dienstvorschrift der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (ADW) Nr. 3004 betr. Verantwortung bei Bauten.

Stempel

Richter am BGH Fleck
hat Sonderurlaub und
kann daher nicht unter-
schreiben.

Dr. Bauer

Stempel

Dr. Kellermann

Dr. Tidow