

11

Nachschlagewerk: ja
BGHZ: nein

Ges. über das gerichtliche Verfahren in Binnenschiffahrts-
sachen § 14; RheinSchPolVO 1970 § 6.28; BGB § 839 Fm;
WaStrG § 7

Anordnungen der Schleusenaufsicht nach § 6.28 Nr. 1
RheinSchPolVO haben hoheitlichen Charakter. Deshalb können
Schadensersatzansprüche wegen einer solchen - falschen -
Anordnung nicht vor den Rheinschiffahrtsgerichten verfolgt
werden.

BGH, Urt. v. 22. Mai 1980 - II ZR 17/79 - Rheinschiffahrts-
obergericht Karlsruhe
Rheinschiffahrts-
gericht Mannheim -

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 17/79

URTEIL

Verkündet am
22. Mai 1980
Kaufmann
Justizhauptsekretäri
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

De Eendracht Onderlinge Verzekerings-Maatschappij Compact,
vertreten durch ihren Direktor H. S. [REDACTED], Nijverheidskade [REDACTED],
W [REDACTED]/H [REDACTED],

Klägerin und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

1. die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch den Bundesverkehrsminister, dieser vertreten durch die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Sü [REDACTED], St [REDACTED]ufer [REDACTED], M [REDACTED] [REDACTED],

Beklagte und Revisionsbeklagte,

2. ...

3. ...

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

11

- 2 -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofes hat auf die mündliche Verhandlung vom 28. April 1980 durch den Vizepräsidenten des Bundesgerichtshofes Stimpel und die Richter Dr. Schulze, Fleck, Dr. Bauer und Bundschuh

für Recht erkannt:

Die Revision gegen das Urteil des Rheinschiffahrtsobergerichts Karlsruhe vom 19. Dezember 1978 wird auf Kosten der Klägerin zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Klägerin ist Versicherer des MS "J[REDACTED]". Dieses Schiff kam am 19. Mai 1977 in der rechten Kammer der Schleuse I[REDACTED] bei einer Bergschleusung klemm. Den Schaden der Interessenten des Fahrzeugs verlangt die Klägerin - aus abgetretenem und übergegangenem Recht - von der Bundesrepublik Deutschland (Beklagte zu 1; nachfolgend: Beklagte) und zwei zur Unfallzeit auf der Schleuse tätigen Schleusenbediensteten (insoweit ruht das Verfahren) ersetzt. Mit der Klage vor dem Rheinschiffahrtsgericht Mannheim hat sie beantragt, die Beklagte (als Gesamtschuldner mit den beiden Schleusenbediensteten) zur Zahlung von 84.224,52 DM nebst Zinsen zu verurteilen. Den Antrag hat sie wie folgt begründet:



In der Schleusenammer hätten in der ersten Reihe - anweisungsgemäß - drei Fahrzeuge nebeneinander gelegen, und zwar backbords MS "T[REDACTED]", in der Mitte MS "M[REDACTED] 2" sowie steuerbords das nach diesen eingefahrene MS "J[REDACTED]". Die Gesamtbreite dieser Schiffe hätte 24,10 m betragen bei einer lichten Breite der Kammer von lediglich 24 m. Verursacht habe diese falsche Belegung der Kammer das Fehlen einer Anordnung der Beklagten für das Schleusenpersonal über die nutzbare Breite der Kammer und zur ordnungsgemäßen Feststellung der einzelnen Schiffsbreiten. Infolgedessen seien die Schleusenbediensteten über die Nutzungsbreite der Kammer nicht unterrichtet gewesen; außerdem hätten sie sich zur Orientierung über die Schiffsbreiten einer privat angefertigten Liste bedient. Darin sei die Breite des MS "T[REDACTED]" fälschlich mit nur 8,2 m statt tatsächlich 9,3 m angegeben gewesen. Das habe den Schleusenbediensteten Decker veranlaßt, MS "J[REDACTED]" in die Lücke zwischen der Steuerbordseite des MS "M[REDACTED] 2" und der Schleusenwand einzuweisen.

Die Beklagte, die ein eigenes Verschulden oder das der mitverklagten Schleusenbediensteten an dem Schiffsunfall bestreitet, hat in erster Linie die Einrede der Unzuständigkeit der Rheinschiffahrtsgerichte erhoben. Beide Vorinstanzen haben diese Einrede für durchgreifend erachtet und die Klage gegenüber der Beklagten als unzulässig abgewiesen. Mit der Revision, deren Zurückweisung die Beklagte beantragt, verfolgt die Klägerin den Klageanspruch gegen diese weiter.

Entscheidungsgründe:

1. Die Entscheidung über die Zulässigkeit der gegen die Beklagte gerichteten Klage hängt davon ab, ob es um einen Amtshaftungsanspruch (§ 839 BGB, Art. 34 GG) oder um einen Anspruch mit privatrechtlichem Charakter (§ 823 f BGB) geht. Im ersten Falle ist die Zuständigkeit der Rheinschiffahrtsgerichte nicht gegeben (BGHZ 45, 237, 245; 63, 228, 232/233), wogegen im zweiten Falle keine Bedenken gegen diese bestehen (BGHZ 60, 92 f; vgl. auch Senatsurt. v. 12. 6. 1978 - II ZR 78/76, LM BGB § 823 Dc Nr. 118 = VersR 1978, 842).

2. Nach Ansicht beider Vorinstanzen handelt es sich bei dem Klageanspruch um einen Amtshaftungsanspruch. Dem ist zuzustimmen.

a) Nicht zutreffend ist allerdings die Meinung des Rheinschiffahrtsgerichts, das einen solchen Anspruch angenommen hat, weil die Beklagte durch § 7 Abs. 1 in Verbindung mit § 1 Abs. 4 Nr. 1 WaStrG die Pflicht zur Sicherung des Verkehrs in den Schleusen der Bundeswasserstraßen öffentlich-rechtlich gestaltet habe. Diesen Vorschriften läßt sich nicht der hierfür von der Rechtsprechung geforderte ausdrückliche Organisationsakt (vgl. BGHZ 9, 373, 387/388; 20, 57, 59; 35, 111, 113) entnehmen. Zwar heißt es in § 7 Abs. 1 WaStrG, daß "die Unterhaltung der Bundeswasserstraßen und der Betrieb der bundeseigenen Schiffsanlagen (wozu nach § 1 Abs. 4 Nr. 1 WaStrG auch die Schleusen rechnen) Hoheitsaufgaben des Bundes sind".

Jedoch besagt die Vorschrift nichts über eine hoheitliche Ausgestaltung der Verkehrssicherungspflicht für die Bundeswasserstraßen oder für deren Einrichtungen (anders § 17 Abs. 3 des Entwurfs eines Staatshaftungsgesetzes, BT-Drucks. 8/2079; vgl. auch Friesecke, Bundeswasserstraßengesetz § 8 Rnr. 15). Insbesondere ergibt sich hierfür nichts aus dem Wort "Betrieb" in § 7 Abs. 1 WaStrG. Damit werden nur Maßnahmen für das Funktionieren der Schifffahrtsanlagen bezeichnet (Friesecke aaO Rnr. 3). Auch vermögen die Ausführungen des Senats in dem Urteil vom 21. Dezember 1970 - II ZR 133/68 zum öffentlich-rechtlichen Charakter der Unterhaltungspflicht für Bundeswasserstraßen sowie der Erfüllung dieser Pflicht (BGHZ 55, 153, 154/155) nicht die Ansicht des Rheinschiffahrtsgerichts zu stützen, daß die Verletzung der Verkehrssicherungspflicht hinsichtlich einer bundeseigenen Schleuse einen Amtshaftungsanspruch begründe.

b) Demgegenüber ist den Ausführungen des Rheinschiffahrtsobergerichts beizutreten, das von einem derartigen Anspruch wegen der Regelung des § 6.28 Nr. 1 RheinSchPolVO ausgeht. Nach dieser Vorschrift "haben die Schiffsführer in den Schleusen und in deren Vorhäfen die Anordnungen zu befolgen, die ihnen von der Schleusenaufsicht für die Sicherheit und die Leichtigkeit des Verkehrs oder zur Beschleunigung der Durchfahrt durch die Schleusen und zu ihrer vollen Ausnutzung erteilt werden". Befolgen sie eine solche Anordnung nicht, so liegt eine mit einem Verwarnungsgeld oder einer Geldbuße bedrohte Ordnungswidrigkeit vor (Art. 5 Abs. 1 der VO zur Einführung der RheinschiffahrtspolizeiVO vom 5. August 1970 - BGBl. I 1305; § 7 des

Gesetzes über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Binnenschifffahrt vom 15. Februar 1956 in der zur Unfallzeit geltenden Fassung, vgl. Weska 1979, 935; Abschnitt IV Lfd. Nr. 1.88 des Verwarnungs- und Bußgeldkataloges für Zuwiderhandlungen gegen strom- und schifffahrtspolizeiliche Vorschriften des Bundes auf Binnen- und Seeschifffahrtsstraßen sowie auf der Hohen See vom 11. Dezember 1974, VkB1. 1975, 15 f). Wegen dieses Zwanges, der hinter den Anordnungen der Schleusenaufsicht im Rahmen des § 6.28 Nr. 1 RheinSchPolVO steht, sind diese nicht privatrechtlicher, sondern hoheitlicher Natur, wobei es keinen Unterschied macht, ob sie im Einzelfall aus Gründen der (ohnehin stets hoheitlichen) Verkehrsregelung (vgl. BGHZ 20, 57, 59) oder zur Sicherung des Verkehrs getroffen werden. Auf die Ausführungen des Berufungsgerichts zu dem letzten Punkte und die Angriffe der Revision hiergegen kommt es danach nicht an.

c) Nun geht es im Streitfall nicht nur darum, daß die Einweisung des MS "J[REDACTED]" als drittes Fahrzeug in die erste Reihe der zu schleusenden Schiffe falsch gewesen sein soll. Vielmehr hat die Klägerin den gegen die Beklagte gerichteten Anspruch auch damit begründet, daß sie es pflichtwidrig unterlassen habe, das Schleusenpersonal über die nutzbare Breite der Kammern der - erst kurz vor dem Unfall in Betrieb genommenen - Schleuse I[REDACTED] zu unterrichten und außerdem festzulegen, wie die Breiten der die Schleuse benutzenden Fahrzeuge festzustellen sind. Entgegen der Ansicht der Revision ergibt sich daraus jedoch nichts für die Zuständigkeit der Rheinschifffahrtsgerichte.

Denn die von der Klägerin vermißten Maßnahmen sind lediglich vorbereitender Art für die von der Schleusenaufsicht im Rahmen des § 6.28 Nr. 1 RheinSchPolVO zu erteilenden Anordnungen, insbesondere zur vollen Ausnutzung der Schleusenkammern, weshalb auch sie hoheitlichen Charakter haben.

d) Ohne Erfolg sind die Angriffe der Revision gegen die Abweisung der Klage durch die Vorinstanzen auch insoweit, als sie meint, diese hätten, sofern man mit ihnen von der Unzuständigkeit der Rheinschiffahrtsgerichte ausgehe, dann als Schiffahrtsgericht sachlich entscheiden müssen. Das ist, wie der Senat mit eingehender Begründung bereits in der in BGHZ 45, 237 f abgedruckten Entscheidung ausgeführt hat, rechtlich nicht zulässig. Den dortigen Ausführungen ist nichts hinzuzufügen.

Stimpel Dr. Schulze Fleck Dr. Bauer Bundschuh