

5

BESCHLUSS

S [REDACTED] R [REDACTED] und N [REDACTED] AG, vertreten durch den
Präsidenten des Verwaltungsrats A [REDACTED], W [REDACTED],
B [REDACTED] /Schweiz,

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

Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch den Bundesverkehrsminister, dieser vertreten durch die Wasser- und Schifffahrtsdirektion S [REDACTED], S [REDACTED], [REDACTED],

Rechtsanwalt
Dr. [REDACTED] -

18

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofes hat durch
den Vorsitzenden Richter Prof. Boujong und die Richter
Brandes, Röhricht, Stodolkowitz und Dr. Goette

am 19. November 1990

beschlossen:

Die Revision der Klägerin gegen das Urteil des Ober-
landesgerichts Karlsruhe - Rheinschiffahrtsoberge-
richt - vom 28. November 1989 wird nicht angenommen.

Die Klägerin trägt die Kosten des Revisionsverfahrens
(§ 97 Abs. 1 ZPO).

Streitwert: 1.000.000,-- DM

- 3 -

18

G r ü n d e :

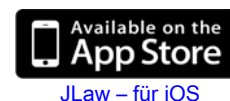
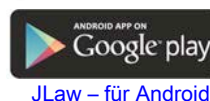
Die Rechtssache hat keine grundsätzliche Bedeutung. Die Revision hätte im Ergebnis auch keine Aussicht auf Erfolg.

Das Berufungsgericht hat im Ergebnis rechtlich zutreffend angenommen, daß die beklagte Bundesrepublik nicht gegen die ihr obliegende Verkehrssicherungspflicht verstoßen hat. Der Benutzer einer Wasserstraße hat diese grundsätzlich in dem Ausbauzustand hinzunehmen, in dem sie ihm von der Beklagten zur Verfügung gestellt wird. Er kann daher von dem Verkehrssicherungspflichtigen weder die Vertiefung (RG HRR 1933 Nr. 1844) noch die Verbreiterung (Senatsurteile BGHZ 37, 69, 71 f. und vom 13. März 1969 - II ZR 28/68, VersR 1969, 630, 632; Arndt, Straßenverkehrssicherungspflicht, 2. Aufl., Kap. 10 "Wasserstraßen", S. 134) der Fahrerin verlangen. Die Verkehrssicherungspflicht knüpft an den vorhandenen Verkehrsweg an und orientiert sich nicht an ihrem wünschbaren Ausbau (vgl. Steffen in: RGRK-BGB, 12. Aufl. § 823 Rdnr. 182 m.w.N.). Die Beklagte war daher nicht gehalten, zur Erfüllung ihrer Verkehrssicherungspflicht die für die Talfahrt bestimmte Durchfahrt unter der M■■■■ Eisenbahnbrücke zu erweitern. Daran vermag auch der Umstand nichts zu ändern, daß in diesem Bereich Querströmungen auftreten. Diese sind für umsichtige Schiffsführer beherrschbar, wie dem Berufungsurteil zu entnehmen ist und auch amtliche Versuchsfahrten, deren Ergebnis durch die geringe Quote vergleichbarer Unfälle der allgemeinen Schifffahrt in diesem Bereich bestätigt wird, ergeben haben.

Hinweis: Auch Teile der Urteilsammlung sind als Datenbank nach §§ 87a ff. UrhG geschützt.



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



Die Beklagte hat auch die Gefahrenstelle mit hinreichender Deutlichkeit gekennzeichnet. Sie hat zudem durch Anlegung eines Radarleitpfades der Schifffahrt das Passieren der Brückendurchfahrt erleichtert.

Das Berufungsurteil enthält ferner (trotz der mißverständlichen Formulierung BU 15 unten/16 oben) die im Ergebnis rechtlich nicht zu beanstandende Würdigung, daß ein Schiffsführer in der Lage D[REDACTED] bei Anwendung der erforderlichen und zumutbaren Sorgfalt auch unter Berücksichtigung der ungünstigen Witterungs- und Sichtverhältnisse einen Schiffsunfall, wie er sich hier zugetragen hat, hätte vermeiden können.

Boujong

Brandes

Röhricht

Stodolkowitz

Goette