

Für das Nachschlagewerk!

Nicht für die Amtliche Sammlung!

Gesetz: BGB §§ 823, 839

Rechtssatz: Ein Anspruch auf Schadensersatz wegen schuldhafter Verletzung der Verkehrssicherungspflicht hinsichtlich einer Wasserstraße ist auch dann, wenn die Verantwortlichkeit den Staat oder eine andere öffentlichrechtliche Körperschaft trifft, regelmäßig nicht nach § 839 BGB, sondern nach allgemeinen bürgerlichrechtlichen Grundsätzen zu beurteilen (Bestätigung von BGHZ 9, 373).

Aktenzeichen: I ZR 232/52

Urteil des BGH v. 30. November 1954

OLG Köln

I ZR 232/52

V e r k ü n d e t
am 30. Nov. 1954

Grunau, Justizobersekretär
als Urkundsbeamter der Ge-
schäftsstelle

I m N a m e n d e s V o l k e s

In dem Rechtsstreit

der Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch die
Wasser- u. Schifffahrtsdirektion Münster,

Beklagte und Revisions-
klägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED]

gegen

die "R[REDACTED]"-Schifffahrts- und Speditions GmbH
zu Ma[REDACTED],

Klägerin und Revisions-
beklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Justizrat
Dr. [REDACTED] -

hat der Erste Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die
mündliche Verhandlung vom 16. November 1954 unter Mit-
wirkung der Bundesrichter Dr. h.c. Wilde, Dr. Bock,
Dr. Krüger-Nieland, Dr. Nastelski und Dr. Christoph

für Recht erkannt:

Die Revision der Beklagten gegen das Urteil des
3. Zivilsenats des Oberlandesgerichts Köln
(Schifffahrtsobergericht) vom 2. Oktober 1952
wird auf Kosten der Beklagten zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Der der Klägerin gehörige Kahn "R[REDACTED]" schleppte am 27. Januar 1949 als erste Länge hinter dem Boot "L[REDACTED]" auf dem Dortmund-Ems-Kanal in Richtung Meppen zu Berg. Auf dieser Fahrt geriet der Kahn "R[REDACTED]", hinter dem auf etwa 60 m langen Draht noch der Kahn "K[REDACTED]" hing, auf Grund, wodurch "K[REDACTED]" auf "R[REDACTED]" auflief und dessen Ruder beschädigte.

Die Klägerin nimmt die Beklagte aus dem Gesichtspunkte der Verletzung der Verkehrssicherungspflicht auf Ersatz dieses Schadens in Anspruch mit der Begründung, die Beklagte habe die betreffende Kanalstrecke nicht ordnungsmäßig unterhalten, das Festfahren des Kahn "R[REDACTED]" sei mitten im Fahrwasser an einer unbetonnten und auch sonst nicht als gefährlich gekennzeichneten Stelle geschehen. Sie fordert mit der Klage Zahlung von 872,10 DM nebst Zinsen seit dem 27. Januar 1949.

Die Beklagte, die Klageabweisung beantragt, hat das Klagevorbringen bestritten und behauptet, eine Untiefe werde nicht festgestellt werden können. Weiter hat sie geltend gemacht, der Schiffer des Kahn der Klägerin habe den Unfall selbst verschuldet, er sei zu nahe an einen ausgeprägten Böschungsabbruch herangefahren und habe den Kahn über die zulässige Eintauchtiefe abgeladen. Er hätte den Schaden auch durch rechtzeitiges Beiseitedrehen des Ruders abwenden oder mindern können.

Die Klägerin ist diesen Ausführungen entgegengetreten.

Das Schifffahrtsgericht hat nach Beweisaufnahme die Klage abgewiesen.

-3-



Das Schiffahrtsobergericht hat den Klageanspruch zur Hälfte dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt, im übrigen aber die Berufung der Klägerin zurückgewiesen.

Mit der Revision erstrebt die Beklagte Klageabweisung in vollem Umfange. Die Klägerin bittet um Zurückweisung der Revision. Die von ihr gleichfalls eingelegte Revision hat sie zurückgenommen.

Entscheidungsgründe:

I.

Der Wert des Beschwerdegegenstandes erreicht nicht die Revisionssumme. Das Berufungsgericht hat jedoch die Revision gemäß § 546 ZPO wegen grundsätzlicher Bedeutung der vorliegenden Rechtssache zugelassen.

In der Sache selbst stellt das Berufungsgericht auf Grund des Verhandlungs- und Beweisergebnisses fest, daß sich der Klageunfall bei Kilometer 190, 1-190, 2 in Höhe eines ausgeprägten Böschungsabbruchs im Fahrwasser des Kanals nahe bei der Prickgrenze ereignet hat. Weiter sieht das Berufungsgericht als erwiesen an, daß die Stelle, an der der Kahn der Klägerin festgefahren sei, weder betonnt noch sonstwie als gefährdend gekennzeichnet gewesen sei. Es bejaht die Verantwortlichkeit der Beklagten für diesen Unfall, weil sie keine geeignete Organisation zur Beseitigung von Böschungsschäden getroffen habe. Wäre dies geschehen, so wäre, so führt das Berufungsgericht weiter aus, auch der hier fragliche, mindestens seit mehreren Wochen bestehende Böschungsschaden rechtzeitig behoben und die Fahrwasser-

versandung und damit der Unfall nicht entstanden. Andererseits nimmt das Berufungsgericht ein für den Klageunfall in gleichem Maße ursächliches Mitverschulden des Klägerin an, das es in dem - nach der Verkehrslage nicht gebotenen - zu nahen Heranfahen des Kahnes an die Ausprückung und in unzweckmäßiger Ruderführung kurz vor dem Auflaufen von "K [REDACTED]" auf "R [REDACTED]" erblickt.

Zutreffend sieht das Berufungsgericht unter Hinweis auf die ständige Rechtsprechung des Reichsgerichts (u.a. RGZ 54, 53; 68, 358 [365]; 155, 1 ff) als Rechtsgrundlage für den Schadensersatz der Klägerin gegen die Beklagte die Bestimmungen der §§ 823, 31, 89 BGB, nicht jedoch § 839 BGB an.

Dieser Rechtsprechung des Reichsgerichts hat sich der III. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs in seiner grundlegenden Entscheidung vom 30. April 1953 (BGHZ 9, 373 ff) angeschlossen. Er hat darin ausgesprochen, daß ein Anspruch auf Schadensersatz wegen schuldhafter Verletzung der Verkehrssicherungspflicht hinsichtlich eines öffentlichen Weges oder einer Wasserstraße, auch wenn die Verantwortung den Staat oder eine andere öffentlich-rechtliche Körperschaft treffe, regelmäßig nicht nach § 839 BGB, sondern nach allgemeinen zivilrechtlichen Grundsätzen zu beurteilen sei.

Die Revision hat diese Frage erneut zur Nachprüfung gestellt. Von der Auffassung des III. Zivilsenats abzugehen, ist jedoch ein begründeter Anlaß nicht gegeben. Der III. Zivilsenat sieht die Verkehrssicherungspflicht hinsichtlich eines öffentlichen Weges oder einer Wasserstraße als ein besonderes rechtliches Schuldverhältnis an, das nicht identisch mit dem Rechtsverhältnis sei, aus dem die subjektiven Rechte des Pflichtigen ent-

springen. Ihre Quelle sei nicht das Rechtsverhältnis, das durch Begründung des Eigentums oder des öffentlich-rechtlichen Nutzungsverhältnisses entstehe, sondern der davon rechtlich unabhängige Tatbestand, daß nach der konkreten Lage der Verhältnisse von der Sache eine besondere Gefahr für Dritte ausgehe. Die Haftung für Schäden, die aus dieser objektiven Gefahrenlage erwachsen könnten, bedürfe einer rechtlichen Normierung in der Form eines gesetzlichen Schuldverhältnisses. Eine ausdrückliche allgemeine Regelung fehle. § 836 BGB regele aber einen besonders naheliegenden Einzelfall dieser Art. Dessen Grundgedanke sei, entsprechend allgemein anerkannten Rechtsgrundsätzen, auf alle Fälle gleicher Art auszudehnen. Da lediglich der Tatbestand der Gefährdung als Haftungsgrundlage anzusehen sei, sei es, wie sich das Reichsgericht ausgedrückt habe (RGZ 54, 53), nicht einzusehen, daß es für die rechtliche Beurteilung einen Unterschied ausmachen solle, ob eine Privatperson als Grundstücksbesitzer für einen Schaden aus der Vernachlässigung der Verkehrssicherungspflicht hafte oder ob eine öffentlichrechtliche Körperschaft für einen Schaden aus Vernachlässigung der Verkehrssicherungspflicht hinsichtlich eines öffentlichen Weges einzustehen habe. Es handele sich in jedem Falle um eine deliktische, also privatrechtliche Haftung.

Zu Unrecht bekämpft die Revision diese unter eingehender Würdigung der Gegenmeinung begründete Annahme des Berufungsgerichts, die Verkehrssicherungspflicht sei ein selbständiges Schuldverhältnis. Nach Ansicht der Revision ist die Verkehrssicherungspflicht nichts anderes als die auf den speziellen Fall angewandte Pflicht eines jeden, fremde, absolute Rechte, wie Leben, Körper, Gesundheit, Eigentum zu achten. Dem Träger der Straßen-

baulast sei die Unterhaltungspflicht als öffentlich-rechtliche Verpflichtung auferlegt worden. Sei das aber der Fall, so erfülle der Pflichtige auch den Benutzern der Straße gegenüber eine solche öffentlich-rechtliche Verpflichtung. Die Verletzung einer solchen Pflicht könne nur eine Amtshaftung auslösen. Dieser Auffassung kann nicht gefolgt werden. Es ist zwar richtig, daß die Wasserstraßenunterhaltungspflicht dem Staat als öffentlichrechtliche Verpflichtung auferlegt ist (§ 113 des hier maßgeblichen Preuß. Wassergesetzes). Dadurch wird aber eine privatrechtliche Verantwortlichkeit des Pflichtigen für Verstöße gegen die Verkehrssicherungspflicht, entgegen der Meinung der Revision, nicht ausgeschlossen.

Im Schrifttum ist allerdings, worauf sich die Revision stützt, mehrfach die Auffassung von der öffentlichrechtlichen Natur der Verkehrssicherungspflicht hinsichtlich öffentlicher Wege und Wasserstraßen vertreten worden, besonders von Kaczmarzyk in seiner 1936 erschienenen Schrift: "Die Haftung für die Verkehrssicherheit der Reichswasserstraßen (öffentlichen Binnenwasserstraßen)" und in neuerer Zeit von Forsthoff, Lehrbuch des Verwaltungsrechts, 2. Aufl S 304 und Deutsches Verwaltungsblatt 1952, 164 ff). Diese Ausführungen sind aber nicht geeignet, die Annahme einer auf privatrechtlichem Gebiet liegenden Verkehrssicherungspflicht der Beklagten hinsichtlich der Wasserstraßen in Frage zu stellen. Mit den Gegengründen von Kaczmarzyk haben sich bereits das Reichsgericht in RGZ 155, 1 ff und der III. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs in seiner vorbezeichneten Grundsatzentscheidung sowie in einem früheren Urteil vom 8. Mai 1952 (DVB1 1952, 626) zutreffend auseinandergesetzt. In letzterer Entscheidung ist auch

bereits zu den Ausführungen von Forsthoff, Lehrbuch, Stellung genommen. Nach Forstoffs Auffassung handelt es sich bei der Verwaltung und Unterhaltung öffentlicher Sachen nicht um eine fiskalische, sondern um eine fürsorgende Tätigkeit des Staates im Rahmen der Daseinsfürsorge, für deren Unterstellung unter die Regeln des Privatrechts weder ein Anlaß noch eine Handhabe gegeben sei. Für die Zuweisung in das öffentliche Recht spreche eindeutig schon die Tatsache, daß die Verwaltung und Unterhaltung der Straßen hoheitlichen Verbänden als öffentlichrechtliche Verpflichtung zugewiesen sei. Er hält die Sorgfaltspflicht hinsichtlich der verkehrssicheren Beschaffenheit öffentlicher Sachen für ein selbständiges Institut des öffentlichen Rechts. Diese auf allgemeinen Erwägungen rechtsdogmatischer Art beruhenden Gründe sind jedoch nicht zwingend. Forsthoff hat, wie in dem oben bezeichneten Urteil des III. Zivilsenats des Bundesgerichtshofs vom 8. Mai 1952 ausgeführt ist, in seinem Lehrbuch des Verwaltungsrechts, 2. Aufl S 304, selbst darauf hingewiesen, daß gelegentlich, wenn auch nur in besonderen Ausnahmefällen, auch privatrechtliche Ansprüche auf dem Boden öffentlichrechtlicher Verhältnisse erwachsen können. Im wesentlichen gleicher Art sind die von Frisius (NJW 1953, 886) und Haueisen (NJW 1953, 1613) gegen die Annahme einer privatrechtlichen Verkehrssicherungspflicht hinsichtlich öffentlicher Wege und Wasserstraßen vorgebrachten Erwägungen. Frisius bejaht zudem in einer späteren Stellungnahme zum Urteil des III. Zivilsenats vom 30. April 1953 grundsätzlich das Bestehen einer privatrechtlichen Verkehrssicherungspflicht in Fällen vorliegender Art, hält aber die Begründung dieses Urteils für anfechtbar, weil eine Verkehrssicherungspflicht nicht aus einer objektiven Gefahrenlage hergeleitet werden könne

(NJW 1953, 1625). Mit der ablehnenden Stellungnahme dieser beiden Schriftsteller zum Urteil vom 30. April 1952 hat sich der III. Zivilsenat bereits in einer späteren, dieses Urteil bestätigenden Entscheidung ausreichend auseinandergesetzt (Urt v 15. Juni 1954 - III ZR 125/53) = VRS Bd 7 S 84 (857). Von dieser Auffassung, die zudem im Einklang mit einer seit vielen Jahrzehnten bestehenden Rechtsprechung steht, abzuweichen, besteht kein zwingender Grund, zumal da diese Rechtsprechung, wie das Berufungsgericht zutreffend bemerkt, durchweg zu durchaus befriedigenden Ergebnissen geführt hat. Im übrigen sei bemerkt, daß der Gesetzgeber des Preuß. Wassergesetzes selbst davon ausgegangen ist, daß die Wasserstraßenunterhaltungspflicht des Staates eine fiskalische Verpflichtung sein solle. Das ergibt sich aus den betreffenden Gesetzesmaterialien. Die Begründung des Wassergesetzes ging zunächst davon aus, daß der Staat wegen einer Vernachlässigung der in sein Ermessen gestellten Unterhaltsverpflichtung entstandenen Schadens nicht in Anspruch genommen werden könne. Diese als bedenklich empfundene Rechtslage wurde von dem Regierungsvertreter dann berichtigt mit der Erklärung, daß sich die Rechtslage nach dem neuen Recht folgendermaßen gestalten werde: Es würde, obwohl hier die Entscheidung darüber, ob eine Unterhaltungsarbeit vorgenommen werden solle, in das Ermessen der Behörde gelegt sei, grundsätzlich nicht ausgeschlossen sein, daß das Gericht eine Nachprüfung darüber anstelle, ob ein Fall vorliege, wo auch bei Ausübung dieses Ermessens hätte eingegriffen werden müssen. In einem solchen Falle sei zunächst nach dem BGB ein Anspruch gegen den Beamten begründet, wenn das Gericht zu der Auffassung gelange, daß nach den Umständen von einem Eingreifen nicht hätte abgesehen werden dürfen. Wenn aber der Beamte haftbar sei, ergebe sich aus

dem BGB auch eine Haftung des Staates, denn es handele sich hier um eine Verpflichtung des Staates als Fiskus, und für Vernachlässigung solcher Pflichten hafte der Fiskus nach dem BGB, wenn ein verfassungsmäßiger Vertreter seine Pflicht versäume (Kommissionsverhandlungen des Abgeordnetenhauses, Drucksachen Nr 611 A S 4476/77 - abgedruckt bei Born, Kommentar des preuß. Wassergesetzes, Anm zu § 133 und Wulff-Herold, ebenda).

Es kann demnach nicht davon gesprochen werden, daß die Verkehrssicherungspflicht des Staates hinsichtlich der Wasserstraßen von vornherein in dessen Hoheitsbereich verwiesen worden ist.

Dieser Rechtszustand hat sich entgegen der Ansicht der Revision auch in der Folgezeit nicht geändert, insbesondere weder durch Art 89 GrundG noch durch das Gesetz über das gerichtliche Verfahren in Binnenschifffahrt- und Rheinschifffahrtssachen vom 27. September 1952 (BGBl I 641), worauf sich die Revision in Übereinstimmung mit Atzler (DVBl 1953, 490) stützt. In dem Staatsvertrag vom 29. Juli 1921 (RGBl I 961), durch den das Reich die Wasserstraßen übernommen hatte, hat dieses entsprechend Art 97 Abs 5 der Weimarer Verfassung an Hoheitsrechten nur die Enteignungsbefugnis, die Tarifhoheit und die Schifffahrtspolizei übernommen. Durch Art 89 GrundG sind diese Hoheitsrechte nicht erweitert worden. Auch aus dem vorgenannten Gesetz vom 27. September 1952 ist eine der Allgemeinheit gegenüber kundgegebene Erklärung des Staates, wie sie der III. Zivilsenat mit Recht als erforderlich erachtet (BGHZ 9, 373 [387, 388]), nämlich dahingehend, daß die Unterhaltungspflicht zu einer Funktion der staatlichen Hoheitstätigkeit gemacht werde, nicht herzuleiten.

In diesem Gesetz werden u.a. bürgerlichrechtliche Streitigkeiten zu Binnenschiffahrtssachen erklärt, die mit der Benutzung von Binnengewässern durch die Schifffahrt zusammenhängen und Schadensersatzansprüche wegen Verletzung einer Amtspflicht zur Sicherung des Verkehrs zum Gegenstande haben (§ 2, Abs 1^b). Diese Bestimmung hat lediglich die Bedeutung einer Zuständigkeitsregelung und hat offenbar insbesondere Amtspflichtverletzungen durch die Schifffahrtspolizei im Auge.

Nach alledem hat das Berufungsgericht zu Recht die Bestimmungen der §§ 31, 89, 823 BGB als Klagegrundlage angesehen.

II.

Das Berufungsgericht ist ohne Rechtsirrtum weiter davon ausgegangen, daß es Sache der Beklagten sei, nachzuweisen, daß sie eine ausreichende Organisation zur Gewährleistung der ordnungsmäßigen Unterhaltung der Kanalsstrecke geschaffen und eine Aufsichtsregelung getroffen habe, die den Vollzug, die Angemessenheit und das Zureichen der geschaffenen Organisation fortlaufend erprobt und sicherstellt, indem sie die Organisation und Tätigkeit der dafür bestellten Beamten und Bediensteten im allgemeinen kontrolliert (RGZ 89, 138). Die Beklagte hat sich zum Nachweise der Erfüllung dieser Organisationspflicht auf die Richtlinien über Verkehrssicherung auf den Reichswasserstraßen, Runderlaß der früheren G.I.W. und E vom 14.9.1944 - W III V 2 3 G 6649/44, und den Erlaß der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Münster vom 20. Januar 1948 an die unterstellten Wasserstraßenämter und die daraufhin an die Strommeister gegebene Anweisung vom 26. Januar 1948 bezüglich der monatlichen Peilung berufen.

In erstgenanntem Erlaß ist hinsichtlich der Überwachung der Wasserstraßen und Beseitigung von Schiffahrtshindernissen bestimmt:

II. B 1. Überwachung. Der Amtsvorstand hat Vorsorge zu treffen, daß der Außenbeamte von allen Vorkommnissen auf seiner Strecke aufs schnellste unterrichtet wird. Der Außenbeamte hat bei Eingang von Hindernismeldungen sich sofort an Ort und Stelle zu begeben und sobald als möglich den Amtsvorstand vom Befund und den getroffenen Maßnahmen zu benachrichtigen. Die Wasserstraße ist mit ihrer dem Verkehr dienenden Anlage regelmäßig zu überprüfen. Vorhandensein und richtige Lage der Schiffahrtszeichen sind laufend zu überwachen. Der Zustand der Schiffahrtsstraße ist durch regelmäßige Peilungen nachzuprüfen. Peilungen im Talweg natürlicher Wasserstraßen sind immer dann vorzunehmen, wenn nach den Umständen anzunehmen ist, daß die Schiffahrt beeinträchtigende Veränderungen des Fahrwassers eingetreten sind. In künstlichen Wasserstraßen sind durchgehende Peilungen möglichst mit Peilrahmen mindestens einmal im Jahre vorzunehmen. Schleußen ...

3. Beseitigung von Schiffahrtshindernissen. Ist die Schiffahrtsstraße durch ein Hindernis gesperrt oder ist letzteres geeignet, den ordnungsmäßigen Wasserabfluß zu gefährden, so hat der Außenbeamte sofort die Forträumung des Hindernisses zu betreiben. Dies gilt auch dann, wenn dieses die Verkehrsabwicklung verzögert, Ladeufer blockiert, den Umschlag in den Häfen und Liegestellen stört, den Verlust von Schiffsraum und Ladung herbeiführen kann, oder wenn zu besorgen ist, daß durch Profilveränderungen des

Stromstriches die Übergänge verlegt oder Uferbefestigungen und Deiche angegriffen werden. Die Beseitigung übernimmt die Reichswasserstraßenverwaltung selbst, wenn ein Polizeipflichtiger zur Beseitigung des Hindernisses nicht vorhanden ist. ...

Die genannte Anordnung der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Münster vom 20. Januar 1948 gibt den Wasserstraßenämtern auf, die Kanalsohle zweimal im Jahre mit dem Peilrahmen abzusuchen, um festzustellen, daß die vorgeschriebene Wassertiefe überall vorhanden und die Fahrrinne frei von Hindernissen sei. Für bestimmte Fälle betont sie die Notwendigkeit von Nachpeilungen.

Das Berufungsgericht nimmt ein Organisationsverschulden der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung der Beklagten an, die es ohne Rechtsirrtum als deren verfassungsmäßige Vertreterin ansieht. Es führt aus, der Erlaß vom 14. September 1944 besage nur, wie eine Organisation zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit aussehen solle, jedoch nichts darüber, ob und wie sie bei der Beklagten tatsächlich vorhanden gewesen sei. Durch die vorgelegte Anordnung der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Münster vom 20. Januar 1948 sei nur eine Organisation zur Ermittlung von Hindernissen im Kanalfahrwasser dargetan. Darauf komme es jedoch nicht an. Die Beklagte müsse vielmehr nachweisen, daß ihre verfassungsmäßigen Vertreter auch eine organisatorische Vorsorge getroffen hätten, um Gefahrenstellen wie den hier fraglichen Böschungsabbruch im Rahmen des Möglichen zu beseitigen. Die Ausprickung der Gefahrenstelle sei weder für sich noch bei laufender Kontrolle durch Nachpeilungen eine Beseitigung der Gefahrenquelle. Der Zeuge M. (Regierungsbauinspektor und Streckenaufsichtsbeamter bei der Beklagten)

habe die Böschungsabbruchsstelle auch lediglich ausgeprickt und nachgepeilt, aber an seine vorgesetzte Dienststelle nicht gemeldet. Meldungen über Versandung habe er lediglich nach aufgetretenem Hochwasser erstattet.

Das Berufungsgericht erblickt darin, daß Versandungen und Uferabbrüche lediglich festgestellt und gekennzeichnet, von dem Zeugen M. dagegen nicht an die vorgesetzte Dienststelle gemeldet wurden, einen für den Klageunfall ursächlichen Organisationsfehler. Das ist jedoch, wie der Revision zuzugeben ist, rechtlich nicht bedenkenfrei. Derartigen Meldungen kann ein entscheidendes Gewicht nicht beigemessen werden, zumal da das Wasser- und Schiffsahrtsamt noch auf andere Weise von Böschungsabbrüchen Kenntnis erlangen konnte, insbesondere auf Grund der nach dem Vortrag der Beklagten (Schriftsatz vom 2. November 1951) mindestens 2 - 3 mal monatlich vorgenommenen Bereisungen der Wasserstraße durch Angehörige des Wasser- und Schiffsahrtsamts. Diese Möglichkeit der Kenntniserlangung von Flußschäden auf andere Weise als durch Meldungserstattung seitens des Zeugen M., läßt das Berufungsgericht auch offen (S 15 seines Urteils). Der vorerörterte Rechtsirrtum des Berufungsgerichts ist aber nicht entscheidungserheblich, da sich die mangelnde Organisation der Beklagten zur Beseitigung von Flußbettschäden vorliegenden Art auch aus anderen Gründen ergibt. Denn die Beklagte hat nicht dargetan, daß sie Vorkehrungen getroffen hat, die geeignet waren, dem Wasser- und Schiffsahrtsamt die für die Frage der Beseitigung der Gefahrenstelle und der Dringlichkeit ihrer Beseitigung notwendigen genaueren Unterlagen insbesondere über Umfang und Weiter-

entwicklung der Gefahrenstelle zu vermitteln. Mit einer solchen Weiterentwicklung war nach den eigenen Angaben der Beklagten zu rechnen, die dahin gehen, daß der laufende Schiffsverkehr auf dem Kanal durch die Wirkungen der Schiffsschrauben den Sand von Böschungsabbrüchen in das Fahrwasser jenseits der Prickengrenze völlig unberechenbar weitertragen können. Sie hat ferner nicht dargetan, welche organisatorische Maßnahmen von ihr getroffen worden sind, um solche Gefahrenstellen innerhalb einer angemessenen Frist zu beseitigen. Die ganz allgemein gehaltenen Bemerkungen im Schriftsatz vom 12. Mai 1952, auf die sich die Revision bezieht, können hierfür nicht ausreichen.

Dadurch erledigt sich auch die von der Revision in diesem Zusammenhang erhobene Verfahrensrüge der Verletzung der richterlichen Fragepflicht, die die Revision darin erblickt, daß das Berufungsgericht nicht zu erkennen gegeben habe, daß es der Aussage des Zeugen M■■■■, wonach dieser über Böschungsabbrüche seiner vorgesetzten Dienststelle keine Berichte gemacht habe, entscheidende Bedeutung beimesse. Wäre dies geschehen, dann würde die Beklagte - so macht die Revision geltend - vorgetragen haben, der Zeuge M■■■■ habe unter der Bezeichnung "Berichte" nur die schriftlichen Sondermeldungen verstanden, die er bei Feststellung von Versandungen nach Hochwasser zu erstatten gehalten gewesen sei; im übrigen aber finde eine fortlaufende Verständigung über alle wesentlichen Ereignisse mit Hilfe des eigenen Fernsprechnetzes der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung statt. Aus dem gleichen Grunde können die von der Revision im Zusammenhang mit der vom Berufungsgericht angenommenen Nichterstattung von Meldungen seitens des Zeugen M■■■■ über Böschungsabbrüche erhobenen Verfahrensbeanstandungen aus § 286 ZPO unerörtert bleiben.

Erfolglos muß schließlich die fernere Rüge der Revision aus § 139 ZPO bleiben, die dahin geht, das Berufungsgericht habe die Beklagte nicht über die Möglichkeiten der Beseitigung der streitigen Gefahrenstelle vor dem Unfall befragt. Andernfalls würde die Beklagte unter Zeugenbenennung dargelegt haben, daß bei der Länge der von ihr betreuten Schifffahrtsstrecke, der Zahl ihres Personals und ihrem Gerätepark, sowie angesichts der ungeheueren Schäden der Kriegs- und Nachkriegszeit eine Beseitigung der nicht als besonders dringlich zu betrachtenden Gefahrenstelle vor dem Unfall nicht möglich gewesen sei. Ein ausreichender Grund zu einer besonderen Befragung der Beklagten in der angegebenen Richtung bestand jedoch nicht. Denn es verstand sich angesichts der Sach- und Rechtslage von selbst, daß die Beklagte gehalten war, darzulegen, aus welchen besonderen Gründen ihr die Beseitigung der Gefahrenstelle nicht möglich gewesen sei. Es kommt hinzu, daß auch das Vorbringen der Revision die erforderliche nähere Darlegung des Umfanges der streitigen Gefahrenstelle im Verhältnis zu den sonstigen damaligen Gefahrenstellen vermissen läßt. Es hätte daher ebensowenig Berücksichtigung finden können wie die von der Beklagten in den Tatsacheninstanzen gegebene und vom Berufungsgericht mit Recht wegen ihrer Allgemeinheit unberücksichtigt gelassenen Darstellung der Beklagten, Uferabbrüche entstünden in der kanalisierten Ems laufend und würden im Rahmen des planmäßigen Baggerprogramms und bei außergewöhnlicher Härte unverzüglich beseitigt.

Da auch die Bemessung der Mitschuld der Klägerin am Klageunfall einen für die Beklagte nachteiligen Rechtsirrtum nicht erkennen läßt, war die Revision der

Beklagten mit der Kostenfolge aus § 97 ZPO als ungegründet zurückzuweisen.

Wilde

Bock

Krüger-Nieland

Nastelski

Christoph