
Datum: 05.02.2002
Gericht: Schiffahrtsobergericht Köln
Spruchkörper:
Entscheidungsart: Urteil
Aktenzeichen: 3 U 134/01 BSch
ECLI: ECLI:DE:SCHOGK:2002:0205.3U134.01BSCH.00

Tenor:

Auf die Berufung der Beklagten wird das am 28. Mai 2001 verkündete Grundurteil des Amtsgerichts - Schiffahrtsgericht - St. Goar - 4 C 3/00.BSch - abgeändert: Die Klage wird abgewiesen. Die Kosten des Rechtsstreites tragen die Klägerinnen. Das Urteil ist gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 6.300,00 EUR vorläufig vollstreckbar. Die Parteien können zu erbringende Sicherheiten auch in Form einer selbstschuldnerischen Bürgschaft einer bundesdeutschen Großbank, Raiffeisen- oder Volksbank oder öffentlichrechtlichen Sparkasse leisten.

Tatbestand:

1

Die Klägerinnen sind Versicherer des den Eheleuten M., B. B., gehörenden MS "S. A." (35,14 m lang, 10,10 m breit, 0,80 m tief), das diese mit notariellem Vertrag vom 22. März 1996 erworben hatten. MS "A." (vormals M.) war in den Jahren 1992/1993 von der Ba. Schiffbau GmbH E. umgebaut worden. Zuvor hatte das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (im folgenden: BSH) auf der Grundlage der ihm vorgelegten Unterlagen eine Stabilitätsberechnung durchgeführt. Aufgrund der dem BSH vorliegenden Unterlagen kam dieses nach deren Prüfung mathematisch korrekt zu der Feststellung, dass der Umbau unter Stabilitätsgesichtspunkten nicht beanstandet werden könne. Nach dem Umbau wurde am 1. April 1993 durch die Schiffahrtsuntersuchungskommission (im folgenden: SUK) A. ein Schiffsattest erteilt. Dort war unter Nr. 33 vermerkt, das Schiff sei aufgrund eigener Untersuchung vom 1. April 1993 zur Fahrt auf dem Rhein zwischen Basel und Emmerich mit der angegebenen höchstzulässigen Einsenkung sowie der nachstehend angegebenen Ausrüstung und Besatzung für tauglich befunden worden. Zuvor hatte die SUK am 16.03.1993 auf der Werft E. der Ba. Schiffsbaugesellschaft mbH im Hinblick auf die Vorschriften der Rheinschifffahrtsuntersuchungsordnung und der Binnenschifffahrtsuntersuchungsordnung das damals noch MS "M." heiende Schiff

2

vorbesichtigt. Die Untersuchung führte zu einer Mängelmitteilung vom 17.03.1993. Wegen der Einzelheiten wird auf die Mängelmitteilung in der Verklarungsakte, die beigezogen worden ist und Gegenstand der mündlichen Verhandlung war, verwiesen (Bl. 161 f. BA 4 II 1/96 BSch AG - Schifffahrtsgericht - St. Goar). Der Ba. Schiffbaugesellschaft mbH wurde ferner aufgegeben, bei der SUK die Stabilitätsrechnung, Leckrechnung, Festigkeitsrechnung und den Außenhautplan vorzulegen. Dies geschah auch. Den vorzulegenden Berechnungen und Plänen, welche die SUK nach der Anforderung erhielt, waren nicht die Speigattöffnungen und die Bugklappe sowie die seitlichen Ablaufrohre zu entnehmen. Nach Abschluss der Arbeiten war seitens der SUK dann noch eine Probefahrt durchgeführt worden, bevor es zur Erteilung des Schiffsattestes kam.

Am 4. Mai 1996 nahm MS "S. A." auf dem Rhein an der Veranstaltung "Rhein in Flammen im Siebengebirge" teil. An Bord des für 400 Fahrgäste zugelassenen Fahrzeuges befanden sich neben der Besatzung 274 Fahrgäste, die sich überwiegend auf dem Sonnendeck im vorderen Bereich aufhielten. Als sich das Schiff, mit halber Kraft in Kolonne fahrend, in Höhe Mehlem befand, bemerkte der Schiffsführer, dass das Heck an Höhe gewann. Zur gleichen Zeit war über den Bug des Schiffes Wasser in den mit einfacher Glastüre versehenen Fahrgastraum des Unterdecks eingedrungen und hatte diesen überschwemmt. Da das Schiff somit zu sinken drohte, drehte der Schiffsführer auf und legte an einem Steiger in Mehlem an, nachdem Rettungsdienste informiert worden waren. An MS "A." entstand Sachschaden. Das Schiffsattest wurde vorläufig eingezogen und erst wieder erteilt, nachdem die Eigentümer umfangreiche Umbauarbeiten ausgeführt hatten. 3

Die Klägerinnen haben den Eigentümern aufgrund des Schadensereignisses am 4. Mai 1996 Deckungsschutz gewährt und verlangen von der Beklagten als Dienstherrin der SUK A., die seinerzeit MS "M." das Schiffsattest auch mit Eignung zur Fahrt auf dem Rhein erteilt hatte, Ersatz des den Eigentümern entstandenen Schadens aus auf sie übergegangenem und abgetretenem Recht. 4

Die Klägerinnen haben die Ansicht vertreten, die SUK A. habe seinerzeit das Schiffsattest nicht erteilen dürfen, jedenfalls die Eignung des Schiffes für die Fahrt auf dem Rhein nicht feststellen dürfen. 5

Hierzu haben sie behauptet, der vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie errechnete Freibord sei nicht eingehalten worden, weil in einer Ablaufrinne vor dem Eingang zur Fahrgastzelle des Unterdecks Ablaufrohre eingebaut gewesen seien. Darüber hinaus sei die Landeklappe im Bug nicht ausreichend dicht gewesen, so dass auch hier habe Wasser eindringen können. Diese und weitere Fehler des Fahrzeuges, welche von der Werft verursacht worden seien, habe die SUK A. bei der Erteilung des Schiffsattestes nicht festgestellt. 6

Sie haben die Ansicht vertreten, die SUK hätte diese Mängel feststellen können und müssen und dann das Schiffsattest vor Beseitigung der Mängel nicht erteilen dürfen. Für die fehlerhafte Erteilung des Schiffsattestes und der damit infolge des Schiffsunfalls verursachten Schäden hafte die Beklagte aus § 839 Abs. 1 BGB. Auf § 839 Abs. 3 BGB könne sich die Beklagte nicht berufen, da die Werft inzwischen in Konkurs gefallen und eine Quote nicht zu erwarten sei. Ansprüche gegen die Verkäufer des Schiffes bestünden nicht, da deren Gewährleistung beschränkt sei und nicht nachgewiesen werden könne, dass diese Kenntnis von der Mangelhaftigkeit des Schiffes gehabt hätten. 7

Die Klägerinnen haben ihren Schaden mit 107.060,74 DM beziffert entsprechend der kontradiktorischen Schadenstaxe des Sachverständigen B. in Höhe von 96.098,60 DM, den 8

anteiligen Rettungskosten in Höhe von 2.816,14 DM und den Sachverständigenkosten in Höhe von 2.834,00 DM und 4.502,00 DM.

Die Klägerinnen haben beantragt,

9

##blob##nbsp;

10

die Beklagte zur Zahlung von 107.060,74 DM nebst 4% Zinsen seit dem 4. Mai 1996 zu verurteilen.

11

Die Beklagte hat beantragt,

12

##blob##nbsp;

13

die Klage abzuweisen.

14

Sie hat die Auffassung vertreten, sie müsse für den eingetretenen Schaden nicht haften. Abgesehen davon, dass anderweit Ersatzmöglichkeiten gegeben seien und sie den Fehler des Schiffes bei der Abnahme nicht habe feststellen können, der Anspruch zudem nach Ablauf der Verjährungsfrist geltend gemacht worden sei, sei der Schaden vom Schutzbereich der Norm nicht erfasst. Dies wäre nur dann der Fall, wenn es der SUK gegenüber dem Käufer oblegen hätte, dem Schiff das Attest zu versagen. Diese Verpflichtung habe jedoch nur der Allgemeinheit gegenüber bestanden, um von dieser die Gefahr eines instabilen Schiffes abzuwehren.

15

Das Amtsgericht - Schifffahrtsgericht - St. Goar hat durch Urteil vom 28. Mai 2001 die Klage dem Grunde nach für gerechtfertigt gehalten. Zur Begründung hat es ausgeführt, die Beklagte hafte gemäß § 839 BGB, Art. 34 GG für den bei dem Schiffsunfall vom 4. Mai 1996 entstandenen Schaden. Eine anderweitige Ersatzmöglichkeit sei nicht gegeben. Die Einrede der Verjährung sei unbegründet. Nach dem Ergebnis des Verklarungsverfahrens sei davon auszugehen, dass MS "A." jedenfalls für den Einsatz auf dem Rhein nicht geeignet gewesen und der Unfall dadurch verursacht worden sei. Obgleich das Schiff nicht voll ausgelastet gewesen sei, habe es über dem Bug Wasser geschöpft, was zu einer kopflastigen Vertrimmung geführt und sich schließlich so viel Wasser auf dem Vordeck angesammelt habe, dass die nicht bruchsicher ausgeführte Glastüre zum unteren Fahrgastraum geborsten und das Wasser in das Schiffsinne eingedrungen sei. Dies habe dazu geführt, dass das für MS "A." (vormals MS "M.") von der SUK A. am 1. April 1993 ausgestellte Schiffsattest von der SUK K. eingezogen worden sei. Nach Angaben des Vorsitzenden der SUK K., dem Zeugen Dr., habe man festgestellt, dass auf dem Vorschiff Wasserablaufrohre eingebaut gewesen seien, welche bei der Stabilitätsberechnung, die der Erteilung des Schiffsattestes zugrunde gelegen habe, nicht berücksichtigt worden seien, weshalb die Stabilitätsberechnung nicht mehr maßgebend gewesen sei. Auch der Sachverständige B. habe in seinem Gutachten festgestellt, die auf dem Vordeck ohne Berücksichtigung des Sicherheitsabstandes eingebauten Ablaufrohre sowie die als nicht wasserdicht anzusehende Landeklappe hätten zu dem Unfall maßgebend beigetragen. Wegen der weiteren Einzelheiten hierzu wird gemäß § 543 Abs. 1 ZPO zur Vermeidung unnötiger Wiederholungen auf den Inhalt des angefochtenen Urteils Bezug genommen. Es sei davon auszugehen, dass die zuständigen Beamten der SUK A., einer Behörde der Beklagten, ihre auch gegenüber den jetzigen Eigentümern obliegenden Amtspflichten verletzt hätten, als sie MS "M." das Schiffsattest erteilt und dabei auch attestiert hätten, das Schiff sei aufgrund "eigener Untersuchung" zur Fahrt auf dem Rhein für tauglich befunden worden. So hätten die Mitarbeiter der SUK A. übersehen, dass die Stabilitätsberechnung der Firma Ba. Schiffsbaugesellschaft mbH,

16

welche von dem BSH überprüft worden sei, deren Vorgaben die Ba. Schiffsbaugesellschaft mbH aber nicht eingehalten habe, der Erteilung des Schiffsattestes nicht hätte zugrunde gelegt werden dürfen, weil in ihr die Abflussrohre auf dem Vordeck des Schiffes als tiefste Ebene, zu der das Schiff nicht mehr wasserdicht gewesen sei, nicht berücksichtigt worden seien. Wegen der näheren Erläuterungen hierzu wird auf den Inhalt des angegriffenen Urteils gemäß §§ 543 Abs. 1 ZPO verwiesen. Dass die SUK A. die von außen sichtbare Ablaufrinne und die an ihrer tiefsten Stelle befindlichen Ablaufrohre nicht hätte feststellen können und schuldlos hätte annehmen dürfen, die Rohre seien für die Stabilitätsberechnung des Schiffes ohne Bedeutung, sei seitens der Beklagten nicht dargetan. Hiervon sei auch nicht auszugehen. Eine anderweitige Ersatzmöglichkeit sei nicht gegeben. Die Firma Ba. Schiffbau GmbH sei in Konkurs gefallen und eine Quote sei nicht zu erwarten. Aufgrund des wirksamen Gewährleistungsausschlusses könne auch nicht bei den Verkäufern des Schiffes Rückgriff genommen werden. Die Beklagte hafte auch aus § 839 Abs. 1 BGB. Von der "Drittbezogenheit" der Amtspflicht gegenüber den Klägerinnen bzw. Eignern des Schiffes sei auszugehen. Wegen der näheren Einzelheiten der Rechtsauffassung des Schifffahrtsgerichtes wird auf den Inhalt des angegriffenen Urteils gemäß § 543 Abs. 1 ZPO verwiesen. Die geltend gemachten Ansprüche seien auch nicht verjährt. Abgesehen davon, dass das Verklarungsverfahren, in dem die Ursachen des Schiffsunfalls vom 4. Mai 1996 untersucht worden seien, erst am 14. April 1999 habe geschlossen werden können, sei frühestens im Jahre 1998 Gewissheit darüber eingetreten, dass eine Inanspruchnahme Dritter nicht möglich sei.

Gegen das Grundurteil des Amtsgerichts - Schifffahrtsgerichts - St. Goar vom 28. Mai 2001 - 4 C 3/00.BSch - (Bl. 86 - 91 GA), das der Beklagten am 6. Juni 2001 (Bl. 94 GA) zugestellt worden ist, hat die Beklagte mit bei Gericht am 5. Juli 2001 eingegangenen Schriftsatz (Bl. 96 GA) Berufung eingelegt. Auf Antrag der Beklagten vom 20. Juli 2001 - bei Gericht am 26. Juli 2001 eingegangen - ist die Berufungsbegründungsfrist gemäß Verfügung vom 26.07.2001 auf den 06.09.2001 verlängert worden (Bl. 102 - 104 GA). Mit bei Gericht am gleichen Tage eingegangenen Schriftsatz vom 6. September 2001 (Bl. 106 GA) ist die Berufung begründet worden. 17

Die Beklagte wiederholt und vertieft ihren erstinstanzlichen Vortrag. 18

Insbesondere behauptet sie, die der Stabilitätsberechnung entgegenstehenden Veränderungen am Schiff seien nachträglich und zwar nach Erteilung des Schiffsattestes vorgenommen worden. Bei der Vorbesichtigung des Schiffes seien diese nicht vorhanden gewesen. Bei der später vor der endgültigen Erteilung des Schiffsattestes durchgeführten Probefahrt hätten diese Veränderungen nicht erkannt werden können. 19

Die Beklagte vertritt die Auffassung, selbst wenn der Vortrag der Gegenseite zuträfe, wonach die Veränderungen bei Erteilung des Schiffsattestes vorhanden gewesen seien, träfe sie keine Amtspflichtverletzung. Jedenfalls hafte sie nicht nach § 839 BGB i. V. m. Art. 34 GG auf Schadensersatz. Der Anspruch setze voraus, dass die Amtswalter der Beklagten, die gegebenenfalls pflichtwidrig gehandelt hätten, eine ihnen gegenüber den früheren Eigentümern obliegende Amtspflicht verletzt hätten. Es müsse eine besondere Beziehung zwischen der verletzten Amtspflicht und dem geschädigten "Dritten" bestehen. Die angeblich von der SUK Wü. schuldhaft missachteten Vorschriften der Rheinschifffahrtsuntersuchungsordnung würden aber gerade keine solche Amtspflicht begründen, die die Interessen der Schiffseigner auf Ersatz von erlittenem Vermögensschaden mitumfassten. Die Vorschriften über die Betriebssicherheit und technische Überwachung von Verkehrsmitteln seien nicht zugleich als Bestimmungen zum 20

Schutz der Vermögensinteressen des Herstellers/Eigentümers auszulegen. Die Überwachung sei ein Eingriff in die Grundrechte aus Art. 12, 14 GG in die Berufs- und/oder Gewerbefreiheit. Soweit durch sie die Sicherheitsinteressen Dritter/der Allgemeinheit geschützt würden, sei der Eingriff verhältnismäßig. Dagegen habe der Staat keinen Anlass, den Betreiber einer Werft oder Erwerber eines Schiffes mit seinen Zwangsmitteln vor der Konstruktion eines untauglichen/dem Erwerb eines fehlerhaften Schiffes zu bewahren. Hier müsse der Erwerber selbst sehen, dass er für seinen Kaufpreis ein technisch einwandfreies, sicheres Schiff erhalte. Durch die Erteilung des Schiffsattestes werde der Erwerber nicht davon freigestellt, sich selbst davon zu überzeugen, dass es die erforderlichen Eigenschaften aufweise. Dementsprechend sei das Schiffsattest keine hinreichende Vertrauensgrundlage für den Erwerb des Schiffes gewesen. Es sei bereits einige Jahre alt gewesen. Die darin enthaltene Beschreibung habe nur für den Zustand des Schiffes zum Zeitpunkt der Erteilung gegolten und schließlich sei das Attest bis zum 31.03.1998 befristet gewesen.

Nach Auffassung der Beklagten werde ihre Ansicht auch durch den gesetzlichen Zusammenhang bestätigt. Wegen der näheren Einzelheiten der Rechtsauffassung der Beklagten hierzu wird auf die S. 9 - 11 der Berufungsbegründungsschrift (Bl. 114 - 116 GA) verwiesen. 21

Soweit eine Haftung dem Grunde nach zu bejahen sei, beruft sich die Beklagte auf die Einrede der Verjährung. 22

Die Beklagte beantragt, 23

##blob##nbsp; 24

das Grundurteil des Amtsgerichts - Schifffahrtgericht - St. Goar - 4 C 3/00.BSch - vom 28.05.2001 abzuändern und die Klage abzuweisen. 25

Die Klägerinnen beantragen, 26

##blob##nbsp; 27

die Berufung unter Aufrechterhaltung des angefochtenen Urteils zurückzuweisen. 28

Die Klägerinnen wiederholen und vertiefen ihren erstinstanzlichen Vortrag. Sie halten nach wie vor an der Auffassung fest, dass die Beklagte ihnen aus § 839 Abs. 1 BGB i. V. m. Art. 34 GG haften würde. Es treffe zwar der Hinweis der Beklagten zu, dass bei einer zu bejahenden Amtshaftung "eine besondere Beziehung" zwischen der verletzten Amtspflicht und dem geschädigten "Dritten" bestehen müsse. Diese Voraussetzungen seien aber gerade erfüllt. So könne durchaus bei Amtspflichtverletzungen von Aufsichts- und Genehmigungsbehörden Drittschutz zugunsten der Antragssteller der zu genehmigenden oder abzulehnenden Vorhaben, der Eigentümer, der Nutzer und der Erwerber gegeben sein. Die Amtspflicht der Beklagten bzw. der von ihr beliehenen Schifffahrtskommission habe gerade darin bestanden, nur solche Wasserfahrzeuge für den Rhein zuzulassen, die für dieses "schwierige" Gewässer verkehrssicher seien. Sie habe bei Erfüllung dieser Hauptpflicht wesentliche Mängel übersehen, die letzten Endes gerade zur fehlenden Verkehrssicherheit des Schiffes bei der Befahrung des Rheins und zu den Schäden der Schiffseigner geführt hätten. Sicherlich bestünde keine Amtspflicht mit "Drittschutz", hätte die SUK lediglich - eher geringfügige - Fehler bei der Planung oder Ausführung des Schiffes übersehen, die zwar Gewährleistungsansprüche des früheren Eigentümers gegenüber der ausführenden Werft zur Folge gehabt hätten, aber nicht die Verkehrssicherheit beeinträchtigen würden. Dies könne 29

aber nicht hinsichtlich gravierender, die Verkehrssicherheit und den Bestand des Schiffes gefährdender Fehler gelten. Das Vertrauens des Schiffseigners bei Einkauf eines Schiffes, ein solches zu erwerben, dessen Schiffsattest seine Fahrtauglichkeit für geraume Zeit verbindlich bescheinige, sei von ausschlaggebender Bedeutung.

Hierzu behaupten die Klägerinnen, die für die Erteilung des Schiffsattestes damals zuständige SUK Süd aus A. habe auch von dem besonderen Verkaufsinteresse des Zeugen M. gewusst. Mithin habe sie gleichfalls gewusst, dass die Begutachtung des Schiffes für die Frage der Rheintauglichkeit auch für spätere Erwerber von nicht unerheblicher Bedeutung gewesen sei. 30

Das Vertrauen in die Richtigkeit der behördlichen Bescheinigung, jedenfalls bei größeren Anlageobjekten, zu denen ein millionenteures Schiff gehöre, bilde allein schon die hinreichende Grundlage, um den Drittschutz für den Eigner oder Nutzer allein zu begründen. Wegen der nähren Einzelheiten der Darlegungen der Klägerinnen zu der von ihnen vertretenen Auffassung wird auf S. 5 - 7 der Berufungserwiderung (Bl. 150 - 152 GA) Bezug genommen. 31

Nach Auffassung der Klägerinnen sei der Beklagten zuzugestehen, dass sich aus § 3 Binnenschiffahrtspflichtengesetz kein ausdrücklicher Schutzzweck für den Einzelnen ergebe. Daraus sei aber nicht zwingend zu schließen, dass die Antragsteller/Eigner/Erwerber oder Nutzer in ihrer jeweiligen Funktion als nicht schützenswert anzusehen seien. So hebe § 1 Abs. 1 Nr. 1 Binnenschiffahrtspflichtengesetz (im folgenden: BinSchAG) das "allgemeine deutsche Interesse" zur Förderung der Binnenflotte und des Binnenschiffahrtsverkehrs hervor. Für den übrigen Aufgabenkatalog in § 1 Nr. 2 - 6 BinSchAG dagegen werde ein solches allgemeines Interesse nicht erwähnt. Dies lasse ihrer Meinung nach gerade den Schluss zu, dass die betreffenden Aufgaben, insbesondere diejenigen der Verkehrssicherheit nach § 1 Abs. 1 Nr. 2 BinSchAG auch einzelnen Drittinteressen zu dienen bestimmt seien. 32

Wegen der weiteren Einzelheiten des Sach- und Streitstandes wird auf den vorgetragenen Inhalt der zwischen den Parteien gewechselten Schriftsätze nebst in Bezug genommener Anlagen und beigezogener Urkunden sowie den Inhalt der beigezogenen Verklarungsakte des Amtsgerichts - Schifffahrtsgerichts - St. Goar - 4 II 1/96 BSch - und der Verfahrensakte 3 U 135/01 OLG Köln, die Gegenstand der mündlichen Verhandlung waren, verwiesen. 33

E n t s c h e i d u n g s g r ü n d e: 34

Die zulässige - insbesondere frist- und formgerecht eingelegte - Berufung der Beklagten hat auch in der Sache Erfolg. Die Beklagte haftet gegenüber den Klägerinnen nicht aus § 839 Abs. 1 BGB i. V. m. Art. 34 GG. 35

Nach § 839 Abs. 1 BGB i. V. m. Art. 34 GG greift die Staatshaftung für den Fall ein, dass ein Beamter vorsätzlich oder fahrlässig die ihm einem Dritten gegenüber obliegende Amtspflicht verletzt. Fällt dem Beamten nur Fahrlässigkeit zur Last, so kann er nur dann in Anspruch genommen werden, wenn der Verletzte nicht auf andere Weise Ersatz zu erlangen vermag (§ 839 Abs. 1 Satz 2 BGB). 36

Entgegen der Auffassung der Klägerinnen hat die möglicherweise vorliegend schuldhaft verletzte Amtspflicht der Beklagten - bezogen auf den geltend gemachten Schaden - nicht gegenüber den Schiffseignern bzw. ihren Rechtsvorgängern bestanden. 37

38

Die Staatshaftung nach § 839 Abs. 1 BGB setzt voraus, dass dem handelnden Beamten gerade gegenüber den geschädigten Dritten eine Amtspflicht oblag und er diese vorsätzlich oder fahrlässig verletzt hat. Die Frage, ob diese Amtspflicht gerade gegenüber dem Geschädigten bestand, ist nicht immer leicht zu beantworten, die Abgrenzung ist oft flüchtig. Es gibt außer denjenigen Amtspflichten, die dem Beamten nur gegenüber seiner Behörde obliegen, die also rein im öffentlichen Interesse liegen und deren Verletzung nicht unter § 839 BGB fallen, auch solche, die der Beamte zugleich gegenüber einer Privatperson - oder mehreren - hat. Um die Abgrenzung richtig vornehmen zu können, ist regelmäßig zu prüfen, zu welchem Zweck dem Beamten die betreffende Amtspflicht auferlegt ist, d. h., welches Ziel mit der betroffenen amtlichen Fürsorge verfolgt wird. Hieraus wird sich in der Regel ergeben, auf welche Personen sich die amtliche Fürsorge zu erstrecken hat. Auf diese Fürsorgepflicht kommt es an (vgl. Böhmer, Zur Frage der Amtspflicht gegenüber einem Dritten im Sinne des § 839 BGB JZ 1965, 487, 488). Dritter im Sinne des § 839 ist derjenige, gegen den sich die Amtshandlung richtet oder auf den sich die Fürsorge erstreckt, bei welcher der Beamte seine Amtspflicht verletzt hat.

Entgegen der Auffassung der Klägerinnen erstreckt sich die im obigen Sinne gemeinte Fürsorge der Beklagten aus § 1 Abs. 1 BinSchAG nicht auf die Eigner bzw. Erwerber eines Schiffes. Einschlägig ist vorliegend § 1 Nr. 4 und Nr. 6 BinSchAG. Danach obliegen dem Bund auf dem Gebiet der Binnenschifffahrt die Ausstellung von Befähigungszeugnissen und von Bescheinigungen über Bau, Ausrüstung, Bemannung und Betrieb der Wasserfahrzeuge, Schwimmkörper und schwimmenden Anlagen auf den Bundeswasserstraßen (Nr. 4) sowie die Erteilung der Erlaubnis zur Fahrt auf den Bundeswasserstraßen für Wasserfahrzeuge (Nr. 6). Die genauen Bestimmungen zur Abnahme durch die SUK regeln im übrigen die Vorschriften der Rheinschifffahrtsuntersuchungsordnung (hier §§ 1.03, 2.03, 2.04 und 2.08). Aus der Gesetzessystematik ergibt sich nach Auffassung des Senates, dass diese Vorschriften allein der Allgemeinheit dienen, dass somit nicht der Schiffseigentümer in den Schutzbereich miteinbezogen ist, sondern nur Dritte vor Gefahren von ungeeigneten Schiffen bewahrt werden sollen (Gefahrenabwehr). Nur soweit der Eigner diesem Schutzbereich unterfällt, kann der Staat aus § 839 BGB i. V. m. Art. 34 GG für den hieraus resultierenden Schaden haftbar gemacht werden. Nicht dagegen werden die Vermögensinteressen des Schiffseigners in den Schutzbereich miteinbezogen, die darauf gerichtet sind, dass er durch den Erwerb einer mangelhaften Sache - hier eines Schiffes - keinen Schaden erleidet.

39

Der Senat ist der Auffassung, dass in § 1 Abs. 1 BinSchAG eine ausdrückliche Regelung über die Schutzwirkung dieser Vorschrift nicht getroffen ist. Aus § 1 Abs. 1 Nr. 1 BinSchG, wonach ausdrücklich die Förderung der Binnenflotte und des Binnenschiffsverkehrs "im allgemeinen deutschen Interesse" hervorgehoben ist, kann nicht gefolgert werden, dass die übrigen Vorschriften Drittwirkung haben sollen nicht nur für die Allgemeinheit, sondern auch für den Schiffseigner, soweit seine Vermögensinteressen im obigen Sinn betroffen sind. In § 1 Abs. 1 Nr. 1 BinSchAG ist ein wirtschaftlicher Grundsatz aufgestellt worden. Die übrigen Regelungen in dem Aufgabenkatalog aus § 1 Abs. 1 BinSchAG regeln dann besondere Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Binnenschifffahrt, die sich aber insgesamt auf die Verkehrsregelung der Binnenschifffahrt und die Sicherheit des Schiffsverkehrs beziehen. Gerade die allgemein gehaltene Fassung der genannten Vorschriften spricht dafür, dass hierdurch nur die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zum Schutze der Allgemeinheit geregelt werden sollte.

40

Hierfür spricht auch, dass der jeweilige Schiffseigner allein zur Veränderung eines Schiffes keine vorherige Genehmigung einholen muss. Es unterliegt seinem eigenen unternehmerischen freien Entschluss, ob und welche Veränderungen an dem Schiff er

41

vornehmen will. Von daher ist von Bedeutung, ob die Behörde im Rahmen der Betriebs- und Anlagenaufsicht oder etwa als Genehmigungsbehörde (wie z. B. im Baugenehmigungsverfahren) tätig wird (vgl. Dr. Ossenbühl, Staatshaftungsrecht, 5. Aufl., 1998 2. Teil III ee, GG; S. 62 f., 64 ff.). Im Rahmen der reinen Aufsichtstätigkeit ist nach Auffassung des Senates davon auszugehen, dass die staatliche Überwachung technischer Betriebe, Anlagen und Einrichtungen, wozu auch Binnenschiffe gehören, dem öffentlichen Interesse und dem Schutz derjenigen Personen dient, denen Gefahren für Leben, Gesundheit und Eigentum bei einem nicht ordnungsgemäßen Betrieb der Anlage drohen, nicht aber dem Schutz des Unternehmers vor Vermögensrisiken (vgl. Ossenbühl a. a. O., S. 62). Nach Auffassung des Senates ist der vorliegende Sachverhalt vergleichbar mit demjenigen, welcher dem Urteil des Bundesgerichtshofs vom 12.11.1964 (veröffentlicht in NJW 1965, 200 ff.; - Seilbahn -) zugrunde lag. Danach hat die staatliche Aufsicht zur Überwachung einer der Personenbeförderung dienenden Seilbahn den Zweck, die Allgemeinheit vor den bei einem nicht ordnungsgemäß geführten Betrieb entstehenden Gefahren zu bewahren. Nicht aber wird der Zweck damit verfolgt, den Unternehmer selbst im Rahmen der mit dem Betrieb verbundenen finanziellen Risiken zu schützen. Die im Rahmen der staatlichen Aufsicht für die die Aufsicht handhabenden Beamten bestehenden Amtspflichten sind mithin grundsätzlich nicht solche, die ihnen dem Unternehmer gegenüber obliegen. Dieser trägt vielmehr selbst das unternehmerische Risiko, den Betrieb technisch sicher entsprechend den Vorschriften einzurichten und zu betreiben.

Ähnliche Gesichtspunkte liegen der Entscheidung des Bundesgerichtshofes vom 27.05.1963 (veröffentlicht in BGH NJW 1963, 1821 ff.; - Maukgrube -) zugrunde, wonach die Haftung für Fehler eines - auf den Bezug von Gebühren angewiesenen, im übrigen freiberuflich tätigen - Prüfsachverständigen für Baustatik, den die Baugenehmigungsbehörde mit der Prüfung der statischen Berechnung eines Baugesuchs beauftragt hat, im Verhältnis zu dem geschädigten Dritten den Träger der Baugenehmigungsbehörde trifft. Die Pflicht der Baugenehmigungsbehörde, die statische Berechnung eines Bauvorhabens ordnungsgemäß zu prüfen, sei entsprechend ihrem Schutzzweck - den Gefahren vorzubeugen, die der Allgemeinheit oder ihren Gliedern durch den Einsturz standunsicherer Bauwerke drohen - grundsätzlich eine einem Dritten gegenüber obliegende und gegebenenfalls Schadensersatzansprüche dieses Dritten begründende Amtspflicht; das gelte jedoch nicht nach der Richtung, dass der Bauherr davor bewahrt werden solle, durch einen statisch falsch berechneten Bau nutzlose finanzielle Aufwendungen zu machen. Das unternehmerische Risiko, dass der von ihm beauftragte Statiker fehlerhaft gehandelt habe, treffe allein den Unternehmer bzw. Eigentümer selbst. 42

Schließlich hat der BGH wiederholt entschieden, dass die amtliche Prüfstelle mit Ausnahme von Fällen des Amtsmissbrauchs dem Halter gegenüber nicht unmittelbar für die Erfüllung ihrer Prüfpflicht aus §§ 29 StVZO hafte (vgl. u. a. BGH Urteil vom 11. Januar 1973 = NJW 1973, 458). 43

Entsprechend diesen oben genannten Grundsätzen, die der Senat teilt, ist er der Auffassung, dass vorliegend der Schutzbereich des BinSchAG der Allgemeinheit dient. Es soll nicht den Unternehmer vor den unternehmerischen Risiken schützen, dass er durch Fehler des von ihm beauftragten Werkunternehmers bei der Erstellung, bei dem Umbau bzw. Einrichtung des Schiffes Schaden erleidet. Erkennbar ist der Zweck dieser Vorschrift auf die Allgemeinheit gerichtet. Diese soll davor geschützt werden, dass der Schiffsbetrieb mit verkehrsunsicheren bzw. für die Schifffahrt untauglichen Schiffen ausgeführt wird. Dritte im Sinne dieses Gesetzes sind damit auch andere an der Schifffahrt teilnehmende Personen, nicht aber der Eigner selbst, soweit nicht sein Leben, seine Gesundheit bzw. sein Eigentum - mit Ausnahme 44

des untauglichen Schiffes - betroffen ist. Die Interessenlage ist ähnlich wie bei den vorgenannten Entscheidungen. In allen Fällen geht es um die Betriebssicherheit des technischen bzw. baulichen Werkes, welches überprüft worden ist. Dagegen geht es nicht darum, dass grundsätzlich zunächst geprüft werden soll, ob die geplante Anlage genehmigungsfähig ist und nach erteilter Genehmigung im Vertrauen hierauf Vermögensaufwendungen gemacht werden. Hierin liegt der Unterschied zu den Beispielsfällen, die die Klägerinnen für einschlägig halten. Der Unternehmer bzw. Schiffseigner hat gerade nicht im Vertrauen auf ein ausgestelltes Attest Vermögensaufwendungen gemacht, vielmehr hat er eine technische Einrichtung gemäß öffentlichrechtlichen Vorschriften erstellen lassen, deren Schlussabnahme dann durch staatliche Behörden zu erfolgen hatte. Der Schwerpunkt der Prüfung liegt damit nicht darin, dass der Unternehmer bzw. der Schiffseigner Vermögensaufwendungen im Vertrauen auf das erteilte Attest machen kann; die Vermögensaufwendungen waren vielmehr bereits vorher getätigt worden. Dabei spielt es nach Auffassung des Senates keine Rolle, ob der geschädigte Schiffseigner das Schiff selbst hat herstellen bzw. umbauen lassen oder ob er das erstellte Werk später erworben hat. Auch der Erwerber des Schiffes hat dieses daraufhin zu überprüfen, ob es mängelfrei ist. Er kann alle Unterlagen einsehen und darauf überprüfen, ob die Unterlagen mit den tatsächlichen Gegebenheiten übereinstimmen. Hierzu ist er besonders dann angehalten, wenn er - wie vorliegend - einen umfassenden Gewährleistungsausschluss mit dem Veräußerer vereinbart. Dies zeigt sich allein darin, dass das Schiffsattest alleine nicht die Gewähr dafür bieten kann, dass der Veräußerer nach Erteilung des Attestes nicht weitere Umbaumaßnahmen vorgenommen hat. Vertraut der Erwerber dagegen auf die Angaben des Veräußerers, ohne diese gegebenenfalls sachverständigerseits überprüfen zu lassen, so handelt er hier mit eigenem unternehmerischen Risiko, welches er nicht auf die Aufsichtsbehörde abwälzen kann.

Dies gilt um so mehr, als vorliegend die Stabilitätsberechnung des Bundesamtes für Schifffahrt und Hydrographie zutreffend war und sich die jetzigen Eigner bei Erwerb des Schiffes darüber hätten informieren können, dass die Stabilitätsberechnung nicht auf der Grundlage der tatsächlichen Gegebenheiten vorgenommen war. 45

Scheidet aber eine Haftung der Beklagten schon aus den vorgenannten Gründen aus, so kommt es nicht auf die Frage an, ob die Eigner von anderer Seite Ersatz verlangen können oder ob mögliche Schadensersatzansprüche gegen die Beklagte verjährt sind. 46

Die Kostenentscheidung folgt aus § 91 Abs. 1 ZPO. 47

Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit ist begründet aus §§ 708 Nr. 10, 711 ZPO. 48

Streitwert und Beschwer der Klägerinnen: 54.739,29 EUR (= 107.060,74 DM). 49