

Nachschlagewerk: ja
Amtliche Sammlung: nein

215 098

BGB § 823 Dc

Die Bundesrepublik genügt ihrer Verkehrssicherungspflicht, wenn sie bei der Prüfung der Fahrrinnentiefe des Rheins, insbesondere beim Absuchen des Strombettes nach Hindernissen jeder Art, den Peilrahmen genau auf die Solltiefe einstellt. Sie braucht keinen Sicherheitszuschlag vorzunehmen, um Gefahren der Schifffahrt, die bei Vorhandensein der Solltiefe wegen zu tiefer Abladung, der Sogwirkung anderer Schiffe oder aus sonstigen Gründen bestehen, zu verhüten oder zu vermindern.

BGH, Urt. v. 2. Mai 1963 - II ZR 122/61

Rheinschiffahrtsobergericht Köln
Rheinschiffahrtsgericht Köln
Duisburg-Ruhrort

Verkündet

am 2. Mai 1963

Schorm, Justizangestellter

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

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

In dem Rechtsstreit

der Deutschen Bundesrepublik, vertreten durch die
Wasser- und Schifffahrtsdirektion in D[REDACTED]-R[REDACTED],

Beklagte und Revisionsklägerin,

-Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt
Freiherr von [REDACTED]

gegen

die Firma Karl H[REDACTED], Motorschiffahrt in
N[REDACTED],

Klägerin und Revisionsbeklagte,

-Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED]

hat der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die münd-
liche Verhandlung vom 2. Mai 1963 unter Mitwirkung des
Senatspräsidenten Dr. Fischer und der Bundesrichter Dr. Kuhn,
Dr. Nörr, Dr. Reinicke und Dr. Schulze
für Recht erkannt:

Auf die Revision der Beklagten wird das Urteil
des 3. Zivilsenats des Oberlandesgerichts - Rhein-
schifffahrtsobergerichts - in Köln vom 30. März 1961
aufgehoben.

Die Sache wird zur anderweiten Verhandlung und
Entscheidung, auch über die Kosten der beiden
Berufungs- und Revisionsrechtszüge, an das Beru-
fungsgericht zurückverwiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Wegen des Sachverhalts wird auf das erste Revisionsurteil in diesem Rechtsstreit vom 6. November 1958 - II ZR 298/56 (VersR 1958, 883; Hansa 1959, 253) Bezug genommen, durch das das erste Berufungsurteil aufgehoben und die Sache zur Prüfung der Frage der Verkehrssicherungspflicht an das Berufungsgericht zurückverwiesen worden ist.

Das Berufungsgericht ist zu der Auffassung gekommen, die Beklagte habe ihre Verkehrssicherungspflicht verletzt, während ein mitwirkendes Verschulden der Schiffsführung von MS "Ella H. [REDACTED]" nicht festgestellt werden könne. Es hat daher unter Abänderung des Urteils des Rheinschiff-fahrtsgerichts die Klage dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt und die Sache zur Verhandlung über den Betrag der Klageforderung an das Rheinschiffahrtsgericht zurückverwiesen.

Mit ihrer Revision erstrebt die Beklagte die Wiederherstellung des erstrichterlichen Urteils. Die Klägerin bittet um Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe:

I. Das Berufungsgericht führt aus: Es sei nunmehr un-
streitig geworden, daß das Motorschiff am 22. August 1952
mit einem Hindernis, wahrscheinlich einem vorübergehend
von der Stromsohle aufgerichteten größeren Stein oder
Felsblock, in Berührung gekommen sei, den der Peilrahmen
der Beklagten am folgenden Tage bei km 642,970 10 m rechts
von der Mitte der amtlichen Fahrrinne festgestellt habe. An
der Unfallstelle betrage die Solltiefe, bezogen auf den
sog. gleichwertigen Wasserstand, 2,10 m. Entgegen der Auf-
fassung der Beklagten beziehe sich die Verkehrssicherungs-
pflicht auf die Beseitigung eines jeden Schiffahrtshinder-



nisses, also auch "natürlicher" Hindernisse wie Steine und dgl. Die Beklagte sei nicht nur zu regelmäßigen Kontrollen der Solltiefe, sondern bei einigermaßen begründetem Verdacht eines Hindernisses innerhalb der Fahrrinne verpflichtet, dieses Hindernis sofort aufzusuchen und zu beseitigen. Es gehe nicht an, dabei der Tiefe nach auf den Zentimeter abzustellen. Zwar könne dahingestellt bleiben, ob die Beklagte verpflichtet sei, die amtliche Fahrwassertiefe zuzüglich eines mehr als 8 cm betragenden Sicherheitszuschlages von Hindernissen freizuhalten, da mit geringen Überschreitungen der zulässigen Tauchtiefe, also leichter Fahrlässigkeit der Schifffahrtstreibenden gerechnet werden müsse. (Zu dieser Ansicht neige das Rheinschiffahrtsobergericht Karlsruhe in einem Urteil vom 10. Mai 1957 3 U 17/56 RhSch). Jedenfalls müsse ein Hindernis, das vom Peilrahmen bereits bei normaler Einstellung auf die amtliche Sohlentiefe erfaßt werde, beseitigt werden. Wenn der Peilrahmen das hier in Frage stehende Hindernis bei Einstellung auf Solltiefe deutlich berührt und innerhalb von fünf Tagen drei Fahrzeuge auf ihm schwer gerakt hätten, so stehe objektiv fest, daß es sich tatsächlich um ein gefährliches Hindernis gehandelt habe. Dabei sei zu berücksichtigen, daß die am 18. und 19. August 1952 havarierten Kähne "J[REDACTED]" und "Carla V[REDACTED]" völlig unbedenklich abgeladen gewesen seien und auch "Ella H[REDACTED]" sich noch innerhalb der Zulässigkeitsgrenze gehalten habe. Die eindeutige und hinsichtlich der Ortsbestimmung sehr präzise Meldung des Unfalls "J[REDACTED]" am 18. August habe den dringenden Verdacht begründet, daß sich bei km 642,95 mitten im Fahrwasser ein gefährliches Schifffahrtshindernis befunden habe. Die Außenstelle Beuel des Wasser- und Schifffahrtsamtes Köln sei von der Wasserschutzpolizei noch am 18. August von dem Unfall "J[REDACTED]" in Kenntnis gesetzt worden. Der einzige verfügbare Peilrahmen der Beklagten hätte spätestens am 19. August

zur Beseitigung des Hinernisses eingesetzt werden können und müssen. Bei ordnungsgemäßer Durchführung der Sucharbeiten wäre das Hindernis beim Eintreffen der "Ella H [REDACTED]" am 22. August um 16.30 Uhr gefunden und betont gewesen, wie es infolge des verspäteten Einsatzes erst am 23. August geschehen sei.

II. Die Revision ist auf die im Berufungsrechtszug vorgetragene Auffassung der Beklagten, sie brauche nur "künstliche", nicht aber "natürliche" Hindernisse zu beseitigen, nicht zurückgekommen. Diese Auffassung ist auch nicht haltbar. Der Senat hat bereits in seinem inzwischen erlassenen Urteil vom 29. März 1962 - II ZR 43/60 (BGHZ 37, 69, 72) darauf hingewiesen, daß die Beklagte den natürlichen Veränderungen, denen das Strombett, insbesondere die Stromsohle, ständig unterworfen sei, für den Bereich der Fahrrinne Rechnung tragen und für den übrigen Fahrwasserbereich natürliche und künstliche Hindernisse kennzeichnen müsse, sobald sie ihr bekannt würden. Daran ist festzuhalten. Der Revision kann nicht zugegeben werden, daß eine Aufsuchungs- und Beseitigungspflicht im vorliegenden Fall deshalb nicht bestanden habe, da der das Hindernis bildende Stein keinen festen Standort gehabt habe. Darauf kann es nicht ankommen; denn wenn ein Fahrzeug auf einem Hindernis rakt, so läßt sich noch gar nicht feststellen, ob es sich um einen beweglichen Stein handelt, der in kürzester Frist wieder verschwindet; um eine weitere Gefährdung der Schifffahrt zu vermeiden, muß nach einem solchen Hindernis sofort gesucht werden.

Jedoch ist der Revision beizutreten, wenn sie die Auffassung des Berufungsgerichts, daß hinsichtlich der Fahrwassertiefe nicht auf Zentimeter abgestellt werden könne, ablehnt. Die Beklagte bestimmt, wie der Senat in

dem oben bezeichneten Urteil BGHZ 37, 71 f ausgeführt hat, als Eigentümerin der Wasserstraße im Rahmen ihrer öffentlichrechtlichen Verpflichtungen, in welchem Umfange der Schiffsverkehr auf dem Rhein eröffnet ist; sie kann durch das Verhalten der Schifffahrt nicht gezwungen werden, die Fahrrinne zu vertiefen. Vielmehr hat sich die Schifffahrt bei der Abladung auf die Solltiefe der befahrenen Strecke einzustellen und den Sicherheitsabstand ("Flottwasser") zur Sohle in ihrem eigenen Interesse so zu wählen, daß jede Grundberührung ausgeschlossen ist. Dazu mögen ihr gewisse "Faustregeln" eine Hilfe bieten. Ob diese Faustregeln jede denkbare Gefahrensituation berücksichtigen (hier z. B. den Sog, der von dem quer nach dem linksrheinischen Ufer fahrenden Peilrahmen etwa auf das Vorschiff des dicht am Peilrahmen stromabwärts fahrenden MS "Ella H. [REDACTED]" wirkte), bedarf keiner Prüfung. Denn falls die Berührung mit einem unterhalb der Sollsohle befindlichen Gegenstand stattfindet, geht das ausschließlich zu Lasten der Schifffahrt, gleichgültig, ob dabei ihrerseits ein Verschulden vorliegt oder nicht. Die Verkehrssicherungspflicht muß so weit als möglich klar abgegrenzt werden. Die Beklagte handelt daher nicht fehlsam, wenn sie bei ihren Sucharbeiten den Peilrahmen auf den Zentimeter der Solltiefe abstellt.

Hieraus ergibt sich aber gleichzeitig, daß die Beklagte im vorliegenden Fall ihrer Verkehrssicherungspflicht nicht genügt hat. Mit Recht führt das Berufungsgericht aus, daß der Unfall von "J. [REDACTED]" die Beklagte hätte veranlassen müssen, sofort die Suchaktion einzuleiten und durchzuführen. Die Beklagte hat keinen einleuchtenden Grund dafür angeben können, warum sie nicht bereits auf die telefonische Meldung vom 18. August hin, sondern erst am 20. August den Einsatz des Peilrahmens angeordnet hat. Hätte die Be-

10

klagte rechtzeitig gehandelt, so hätte sie vor dem Eintreffen der "Ella H [REDACTED]" festgestellt, daß der Gegenstand, wenn auch nur in ganz geringer Höhe, in die Solltiefe hineinragte. Das meint offenbar das Berufungsgericht, dessen Ausdrucksweise zu Mißverständnissen Anlaß geben kann; denn einerseits stellt es auf S. 12 seines Urteils fest, der Peilrahmen habe bei Einstellung auf Solltiefe das Hindernis deutlich berührt, andererseits stellt es auf S. 28 fest, das Fahrzeug habe auf dem gerade bis in die Sollsohle heranreichenden Hindernis gerakt. Offensichtlich gründet das Berufungsgericht seine Feststellungen auf den Bericht der Außenstelle Beuel an das Wasser- und Schifffahrtsamt Köln vom 30. August 1952 (entsprechend der Bericht des letzteren Amtes an die Wasser- und Schifffahrtsdirektion D [REDACTED]-R [REDACTED] vom 2. September 1952). Danach hatte der Peilrahmen am 23. August beim Einstellen auf die Solltiefe eine "ganz leichte Grundberührung, die zeigte, daß hier die Soll-Sohle gerade erreicht war", was das Amt pflichtgemäß veranlaßte, das (wenn auch geringfügige) Hindernis zu kennzeichnen.

Rechtsfehlerfrei hat das Berufungsgericht (wie sich insbesondere aus seinen Ausführungen zum Mitverschulden, S. 28 des Urteils, ergibt) angenommen, daß eine Feststellung darüber, daß das Hindernis erheblich über die Sollsohle hinausragte, nicht getroffen werden könne; dem stehen die hier obwaltenden Umstände (scharfes Einschwenken des Motorschiffs hart hinter dem weichenden Peilrahmen, Berührung und mögliche Veränderung des Hindernisses durch das Raken von "Carla V [REDACTED]", tiefe Abladung des MS "Ella H [REDACTED]", festgestellte Höhe des Hindernisses am nächsten Tag) entgegen. Offensichtlich beeinflusst von seinem irrigen Standpunkt, bei der Abrahmung dürfe nicht auf den Zentimeter abgestellt werden, hat das Berufungsgericht

jedoch die Frage nicht geprüft, ob, ordnungsgemäße Abladung vorausgesetzt (darüber unter III), bei einer Berührung mit einem so geringfügig über die Soll-Sohle hinausragenden Hindernis überhaupt ein Schaden am MS "Ella H [REDACTED]" entstanden wäre; die nicht selten vorkommenden Grundberührungen brauchen nicht stets zu Schäden zu führen. Adäquat verursacht ist nur ein Schaden, der durch das ganz geringfügige Hineinragen des Hindernisses in die Sollltiefe entstanden ist. Ob es hiernach zu einer Beschädigung des Fahrzeuges gekommen wäre, ist eine dem Tatrichter obliegende, gemäß § 287 ZPO vorzunehmende Prüfung. Da die Frage nicht geprüft ist, unterliegt das angefochtene Urteil der Aufhebung.

III. Sowohl für die Frage, ob der Klägerin ein Schaden auch bei einem Hindernis von so geringfügiger Höhe entstanden wäre, als auch für die Frage des mitwirkenden Verschuldens ist die Abladung des klägerischen Motorschiffs entscheidungserheblich. Auch insoweit ist das angefochtene Urteil rechtlich nicht bedenkenfrei. Der gerichtliche Sachverständige und mit ihm das Berufungsgericht gehen von einem Bonner Pegel von 0,86 m aus. Mit Recht beanstandet die Revision, im angefochtenen Urteil sei nicht beachtet, daß nach dem eigenen Vortrag der Klägerin auf S. 5 der Klage der Bonner Pegel am 22. August mittags 0,84 m und erst abends (wie die Revision behauptet, um 21.00 Uhr) 0,86 m betragen habe, so daß für die Unfallzeit (16.30 Uhr) höchstens ein Pegelstand von 0,85 m zugrunde gelegt werden dürfe. Die Klägerin ist daselbst von einem Bonner Pegel von 0,85 m ausgegangen, dem sie 1,45 m zurechnet, so daß sie zu einer Sollltiefe von 2,30 m, also bei einer tatsächlichen Abladung von 2,13 m zu einem Flottwasser von 17 cm im Unfallzeitpunkt kommt. Angesichts dieses Sachverhaltes,

der auf dem Vortrag der Klägerin beruht, hätte das Berufungsgericht nicht die vom Sachverständigen ohne nähere Begründung angenommene Zahl von $0,86 + 1,45$ bis 1,50 m = 2,31 bis 2,36 m zugrunde legen dürfen, auf Grund deren der Sachverständige nach Abzug einer Sicherheits-Marge von 20 cm zu einer "noch eben zulässigen" Abladung kommt. Dabei mag darauf hingewiesen werden, daß auch der Peilrahmen unter Zurechnung von 1,45 m eingestellt war (vgl. die oben bezeichneten Berichte vom 30. August und 2. September 1952). Die Revision rügt weiter, das Berufungsgericht habe nicht berücksichtigt, daß das Flottwasser mit mindestens 0,20 m (vgl. Weska 1956 S. 510 f) anzunehmen sei, bei Fahrten in Höhe des Drachenfelder Grundes aber ein größerer Sicherheitsabstand (die Revision meint mindestens 30 cm) geboten sei. Das Berufungsgericht hält einen Sicherheitsabstand von 20 cm (der nach dem Vortrag der Klägerin nicht vorhanden war) für "unbedingt" erforderlich, das Urteil läßt aber nicht erkennen, ob ein solcher in allen Fällen, insbesondere dem vorliegenden, genügend ist.

Dagegen kann die Revisionsrüge, ein mitwirkendes Verschulden der Führung des Motorschiffs ergebe sich auch aus einer nautisch fehlerhaften Fahrweise, nicht durchgreifen. Zwar ist der Revision zuzugeben, daß das Motorschiff zu seinem "scharfen Manöver" keinen Anlaß hatte. Das Berufungsgericht, das sich einer eigenen Würdigung enthält, meint nur, der Sachverständige habe "überzeugend bestätigt, daß das nautische Verhalten des MS "Ella H. [REDACTED]", welches zu diesem Manöver geführt habe, nicht beanstandet werden konnte". Es fehlt jede Begründung für diese Ansicht, die sich nicht vereinbaren läßt mit dem Standpunkt des Sachverständigen, daß das Motorschiff auf eine Entfernung von etwa 500 m erkennen konnte, daß das linke Fahrwasser gesperrt und das rechte zur Durchfahrt freigegeben war. Bereits im ersten Revisionsurteil hat

der Senat die Meinung des Berufungsgerichts, das Talschiff habe den rechtsrheinischen Drachsenfelsgrund nicht näher einhalten können, als der tatsächlichen Grundlage entbehrend bezeichnet. Gleichwohl kann die Revisionsrüge keinen Erfolg haben, da die Führung des Motorschiffs nicht damit rechnen konnte, daß das Fahrzeug bei dieser Fahrweise auf ein mitten im Fahrwasser befindliches Hindernis geraten würde.

Es wird zu beachten sein, daß im Falle des § 254 ein Grundurteil nur erlassen werden darf, wenn die Möglichkeit nicht besteht, daß die Berücksichtigung des mitwirkenden Verschuldens zum völligen Ausschluß der Haftung führen kann (BGHZ 1, 34, 36).

IV. Nach alldem war das Berufungsurteil aufzuheben.

Die Entscheidung über die Kosten der beiden Berufungs- und Revisionsrechtszüge wird dem Berufungsgericht übertragen.

Dr. Fischer

Dr. Kuhn

Dr. Nörr

Dr. Reinicke

Dr. Schulze