

2059 014

Nachschlagewerk: ja

Amtliche Sammlung: nein

Binnenschiffahrtsstraßen § 105 Nr. 1; BGB § 823 Ea

Es besteht keine Verkehrssicherungspflicht der Bundesrepublik, nur so viele Fahrzeuge in die Schleuse einfahren zu lassen, als in der Schleuse Platz finden.

BGH, Urt. v. 1. April 1965 - II ZR 140/63

OLG - Schiffahrtsobergericht Köln
Schiffahrtsgericht Duisburg-Ruhrort

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 140/63

URTEIL

Verkündet am
1. April 1965
Schorm,
Justizangestellter
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der Vereniging "O [REDACTED]", O [REDACTED] V [REDACTED] van S [REDACTED]
voor B [REDACTED] in G [REDACTED], R [REDACTED]

Klägerin und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED]

gegen

1. die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch den Bundesminister für Verkehr, dieser vertreten durch die Wasser- und Schifffahrtsdirektion in M [REDACTED] i.W., C [REDACTED],
2. den Oberschleusenmeister Gustav I [REDACTED] von der P [REDACTED], zu laden bei dem Wasser- und Schifffahrtsamt D [REDACTED] M [REDACTED],

Beklagte und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Freiherr von [REDACTED]

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 1. April 1965 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Dr. Fischer und der Bundesrichter Dr. Nörr, Liesecke, Dr. Bukow und Fleck für Recht erkannt:

Die Revision der Klägerin gegen das Urteil des 3. Zivilsenats des Oberlandesgerichts – Schifffahrtsobergerichts – in Köln vom 10. Mai 1963 wird auf Kosten der Klägerin zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Der bei der Klägerin versicherte Schleppkahn "Animo" (70,32 m lang) ist am 14. Juli 1961 bei der Einfahrt in die Ruhr-Schleuse in Duisburg als dritte Länge des Schleppzuges "D 207" auf den vor ihm schleppenden Kahn "Siegmond" aufgelaufen. Dabei sind beide Schiffe beschädigt worden. Die Klägerin hat die entstandenen Schäden in Höhe von angeblich 1487 hfl ersetzt und verlangt nun ihrerseits Ersatz von den Beklagten. Zur Kollision ist es auf folgende Weise gekommen:

Nachdem das Boot und die beiden ersten Längen des Schleppzuges "D 207" bei grünem Licht in die Schleusenkammer eingefahren waren, stellte es sich heraus, daß der Kahn "Animo" nicht mehr ganz in die Kammer paßte. Die Besatzung dieses Kahnes hatte bei der Einfahrt am ersten Haltekreuz in der Schleuse einen Draht befestigt, um langsam die Fahrt zu vermindern. Sie hatte diesen Draht dann wieder gelöst, weil sie annahm, der Kahn "Siegmond" werde



so weit vorausfahren, daß das eigene Schiff ganz in die Kammer einlaufen und am zweiten oder dritten Haltekreuz endgültig festmachen könne. Entgegen dieser Annahme hatte "Siegmund" auf das Anhaltesignal des Bootes hin die Vorausfahrt eingestellt, da die Kammer vor ihm belegt war. "Animo", der vergeblich zu stoppen versuchte, fuhr auf ihn auf.

Die Kammer der Ruhr-Schleuse ist 350 m lang. Als der Schleppzug "D 207" einfuhr, lagen bereits 3 Motorschiffe darin. Die beklagte Bundesrepublik hat das Personal der Schleuse nicht angewiesen, darauf zu achten, daß bei grünem Licht nur so viel Schiffe in die Kammer einfahren, als hineinpassen. Sie ist der Ansicht, die Schiffe müßten selbst beurteilen und abschätzen, ob ihr Schiff in der Kammer noch Platz finde. Das Schleusenpersonal schreitet deshalb erst dann ein, wenn das Schleusentor geschlossen werden soll und ein nicht ganz in der Kammer liegendes Schiff dies unmöglich macht. Das betreffende Schiff muß dann in den Schleusenvorhafen zurück.

Die Klägerin sieht in dieser Untätigkeit der Bundesrepublik einen für den Unfall ursächlichen Verstoß gegen die ihr obliegende Verkehrssicherungspflicht; diese gebiete, darauf zu achten, daß nur so viel Schiffe in die Kammer einführen, als hineinpaßten, und solche Einheiten anzuhalten, die nicht mehr einfahren könnten. Die Klägerin hält auch den beklagten Schleusenmeister für verantwortlich, weil er den die Schleuse bedienenden Schleusenwärter nicht genug überwacht habe.

Das Schiffahrtsgericht hat die Klage abgewiesen; das Schiffahrtsobergericht hat die Berufung der Klägerin

zurückgewiesen. Mit der vom Berufungsgericht zugelassenen Revision verfolgt die Klägerin ihren Klageanspruch weiter. Die Beklagten bitten um Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe:

I. Das Berufungsgericht führt aus:

Die der Bundesrepublik obliegende Verkehrssicherungspflicht gebiete es nicht, die an der Ruhrschleuse bei grünem Licht auf die Kammer zufahrenden Schiffe daraufhin zu beobachten, ob alle geschleust werden könnten, und Einheiten zurückzuweisen, die erkennbar nicht mehr in die Kammer paßten. Es sei an dem Grundsatz festzuhalten, daß der Umfang der Verkehrssicherungspflicht sich nach der Notwendigkeit richte. Erforderlich seien nur solche Maßnahmen, die zur Gewährleistung eines sicheren und reibungslosen Verkehrs getroffen werden müßten. Schon die bisherige Entwicklung zeige, daß die von der Klägerin vermißten Maßnahmen der Beklagten zu 1 nicht erforderlich seien. Ihr Fehlen habe bis heute zu wesentlichen Unzuträglichkeiten nicht geführt. Das könne schon daraus entnommen werden, daß der vorliegende Fall der erste Unfall sei, über den wegen der fehlenden, nach der Behauptung der Klägerin aber erforderlichen Regelung zu entscheiden sei. Es bedeute auch keine Überforderung des einzelnen Schiffers, ihm die Prüfung der Frage zu überlassen, ob mit Rücksicht auf die anderen schon in die Schleusen-kammer eingefahrenen oder einfahrenden Schiffe das eigene noch hineinpasse. Er kenne die Maße der Schleusen-Kammer und seines eigenen Schiffes. Er könne weiter sehen, welche Schiffe vor ihm einfahren und deren Maße zumindest ungefähr richtig schätzen. Der Schluß, ob das eigene Schiff noch in die Kammer einfahren könne, sei von dieser Grundlage aus nicht

allzu schwierig. Die Bundesrepublik könne mit Rücksicht hierauf der Ansicht sein, sie könne es den einzelnen Schiffen überlassen zu entscheiden, ob sie in die Kammer einfahren könnten. Sie dürfe bei ihren Überlegungen auch die Bestimmungen der §§ 101 ff BSchSO berücksichtigen, die das Verhalten vor und in Schleusen sowie den Schleusenrang im einzelnen regelten und deren Befolgung allein schon Ordnung vor und in den Schleusen gewährleistete. Nach allem liege ein Verstoß der Bundesrepublik gegen ihre Verkehrssicherungspflicht nicht vor.

Eine Schadensersatzpflicht des beklagten Schleusenmeisters sei schon deshalb nicht gegeben, da die von der Beklagten zu 1 vorgenommene Regelung für ihn verbindlich sei; nicht der Schleusenmeister, sondern die Beklagte zu 1 habe zu prüfen, wie weit ihre Verkehrssicherungspflicht in der Schleuse gehe und welche Maßnahmen zu ihrer Erfüllung notwendig seien.

II. Die Revision meint, aus der Verkehrssicherungspflicht der Bundesrepublik beim Schleusenbetrieb (vgl. dazu BGHZ 20, 57; BGH VersR 1959, 991) und aus ihrem Schleppmonopol ergebe sich die Pflicht des Schleusenpersonals, zu prüfen, ob ein zu schleusendes Schiff in der Kammer Platz habe, ggf. durch Wahrschau und Wegnahme des die Einfahrt freigebenden grünen Lichtes die Einfahrt des Schiffes zu verhindern. Zu dieser Prüfung sei das Schleusenpersonal imstande, da es vom Schleusenhaupt aus genügend Überblick habe. Dagegen fehle insbesondere dem letzten Anhang eines Schleppzuges ein solcher Überblick, wenn ihm, wie hier, durch den hoch aus dem Wasser ragenden ersten Anhangkahn die Aussicht noch vorn versperrt sei. Durch das Unterlassen rechtzeitiger Wahrschau sei

"Animo" in eine schwierige, gefährvolle Lage gekommen, in der seiner Besatzung ein rechtzeitiges Anhalten nicht mehr gelungen sei.

Die beklagte Bundesrepublik habe - wie unstreitig - durch Dienstanweisung das Schleusenpersonal nicht auf die Prüfungs- und Wahrschaupflicht hingewiesen. Darin liege ein Organisationsfehler.

Im angefochtenen Urteil sei zwar eine Übung dahingehend festgestellt, daß es den jeweiligen Schiffsführern überlassen bleibe, zu prüfen, ob ihre Fahrzeuge noch in der Kammer Platz fänden, und daß das Schleusenpersonal weisungsgemäß erst dann einschreite, wenn sich beim Schließen der Schleusentore herausstelle, daß das Fahrzeug nicht ganz in der Kammer liege. Eine solche Übung sei aber ein zu mißbilligender Schlendrian und daher unbeachtlich. Im übrigen habe das Berufungsgericht eine solche Übung nicht feststellen dürfen, bevor es dem Antrag auf Erholung der Auskunft der Verbände der Schifffahrttreibenden entsprochen hätte.

III. Die Revisionsangriffe können keinen Erfolg haben.

1. Auf das Schleppmonopol der Bundesrepublik kann die Klage nicht gestützt werden. Nicht dem Schleppzugführer, sondern dem Schleusenpersonal wirft die Revision Pflichtverletzung vor. Die Schleusung hat mit dem Schleppmonopol, für die die Revision eine Haftung auf vertragsähnlicher Grundlage in Anspruch nimmt, nichts zu tun. Die Benutzung der Schleuse schafft zwischen den Beteiligten keine vertraglichen Beziehungen (BGHZ 20, 57, 60).

2. Der Verkehr in Schleusen ist im XII. Abschnitt BSchSO (§§ 101 bis 105) geregelt. Die Schleuseneinfahrt war dem Schleppzug "D 207" durch die beiden grünen Lichter freigegeben worden. Das bedeutete, daß der Schleppzug, und zwar auch sein letzter Anhang, solange nicht eine gegenteilige Weisung erfolgte, über das vor der Schleuse befindliche Haltezeichen hinausfahren (§ 101 Nr. 2 BSchSO) und in die Schleuse einfahren durfte (§ 105 Nr. 1 c). Das bedeutete aber entgegen der Meinung der Revision nicht, daß damit die Gewähr übernommen wurde, daß alle Fahrzeuge des Schleppzuges in der Kammer Platz finden würden. Die Übernahme einer solchen Gewähr verbietet sich schon aus praktischen Gründen; der Kammerraum muß soweit wie möglich ausgenutzt werden; ob ein Fahrzeug noch in der Kammer aufgenommen werden kann, kann unter Umständen erst entschieden werden, wenn es eingefahren ist. Denn die Aufnahmefähigkeit der Kammer hängt nicht nur von ihrer Länge und der Länge der aufzunehmenden Fahrzeuge, sondern auch von ihrer Breite und der Breite und Schiffsform der Fahrzeuge ab; durch entsprechende Verschachtelung der Fahrzeuge kann die Aufnahmefähigkeit der Kammer erhöht werden. Das Schleusenpersonal wird zwar pflichtgemäß die Einfahrt eines Fahrzeuges, das keinen Platz mehr hat, in die Kammer verhindern müssen, um unnötige Schiffsbewegung und den damit verbundenen Zeitverlust zu vermeiden. Der Revision kann aber nicht zugegeben werden, daß in solchen Fällen zur Sicherung des Verkehrs die Wegnahme der grünen Lichter oder eine entsprechende Wahrschau geboten ist. Das könnte nur der Fall sein, wenn durch das Unterlassen dieser Maßnahmen eine Gefahrenlage entstehen würde. Die Revision nimmt dies zu Unrecht an. Jedes Fahrzeug muß bei der Einfahrt in die Kammer mit ganz besonderer Sorgfalt navigieren.

Trotz der kurz geholten Schlepptrossen (§ 102 Nr. 6 BSchSO) muß es so rechtzeitig anhalten können, daß es nicht auf seinen Vordermann auffährt. Dazu muß sich ein Schleppkahn der Festmachevorrichtungen (Pollern und Haltekreuzen) bedienen. Dieses Anhaltemanöver ist weder besonders schwierig noch birgt es besondere Gefahren in sich, sondern hält sich im Rahmen der normalen Navigation, wie sie beim Schleusen üblich ist. Wären die Festmachevorrichtungen nicht ordnungsgemäß, insbesondere nicht in den richtigen Abständen vorhanden gewesen, so könnte hierin eine Verletzung der Verkehrssicherungspflicht liegen; in dieser Richtung hat aber die Klägerin nichts vorgetragen. Der Unfall ist deshalb darauf zurückzuführen, daß die Besatzung von "Animo" auf das Anhaltesignal ihres Bootes diese Vorrichtungen im Gegensatz zu ihren Vordermännern nicht richtig benutzt hat. Die Kahnbesatzung kann mit ihrem Schutzvorbringen, sie habe darauf vertraut, der Schleppzug werde seine Fahrt in der Kammer fortsetzen können, nicht gehört werden. Wie ausgeführt, geben ihr weder die grünen Lichter noch das Unterlassen der Wahrschau eine Gewähr dafür, daß sie mit ihrem Kahn in der Kammer Platz finden werde; selbst wenn sie darin Platz gefunden hätte, hätte sich die Notwendigkeit, auf das Signal ihres Bootes vor der Erreichung ihres Platzes zu halten, aus anderen Gründen ergeben können, z. B. weil die vorausliegenden Fahrzeuge sich noch nicht genügend aufgeschlossen hatten. Es kommt auch nicht darauf an, ob die Kahnbesatzung genügend Überblick über alle vor ihr eingefahrenen Schiffe habe. Sie hatte, um rechtzeitig anhalten zu können, auf das Verhalten ihres Vordermannes zu achten, das Anhaltesignal ihres Bootes sofort zu befolgen und dementsprechend sich der Festmache-

vorrichtungen sorgsam zu bedienen. Es würde eine Über-
spannung der Verkehrssicherungspflicht oder der Pflicht
zur Regelung des Verkehrs bedeuten, wollte man eine sol-
che Pflicht schon immer dann annehmen, wenn mit nautischen
Fehlern der Schiffsbesatzung zu rechnen ist. Aus diesen
Gründen hat es der Senat auch abgelehnt, eine Verkehrs-
sicherungspflicht der Bundesrepublik anzunehmen an Stel-
len des Rheinstromes, die unter Verletzung nautischer
Sorgfaltspflicht befahren werden (Urteil vom 17. Dezem-
ber 1964, II ZR 53/63)

Nach alldem war die Revision mit der Kostenfolge
aus § 97 ZPO als unbegründet zurückzuweisen.

Dr. Fischer

Dr. Nörr

Liesecke

Dr. Bukow

Fleck