

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 168/65

URTEIL

Verkündet am

24. Oktober 1968
Kaufmann,
Justizangestellte
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

S [REDACTED]-H [REDACTED]-Gesellschaft "G [REDACTED] H [REDACTED]",
D [REDACTED]-R [REDACTED], D [REDACTED]straße, vertreten durch ihren
Geschäftsführer,

Klägerin und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt
Freiherr von [REDACTED] -

R [REDACTED]-R [REDACTED] Reederei GmbH, D [REDACTED], G [REDACTED],
Streithelferin,

gegen

Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch die Wasser-
und Schifffahrtsdirektion S [REDACTED], S [REDACTED],
B [REDACTED]straße [REDACTED],

Beklagte und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 24. Oktober 1968 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Dr. Kuhn und der Bundesrichter Dr. Nörr, Dr. Schulze, Fleck und Stimpel für Recht erkannt:

Die Revision gegen das Urteil des Schiffahrtsobergerichts Karlsruhe vom 23. Juli 1965 wird auf Kosten der Klägerin zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Am 23. Oktober 1960 geriet das der Streithelferin gehörende MTS "Rhein-Ruhr 12" gegen 4 Uhr bei Ne-km 30.000 mit dem Vorschiff außerhalb der rechten Fahrwasserbegrenzung auf Grund. Das MTS befand sich mit Benzin beladen auf Bergfahrt. Auf die Nachricht von dem Schiffsunfall begab sich Wehrwärter B. von der rund 800 m oberhalb der Unfallstelle gelegenen Staustufe Neckargemünd zur Unfallstelle. Er kam mit der Führung des MTS überein, dafür zu sorgen, daß keine Talfahrt komme. Bei seiner Ablösung um 6 Uhr teilte er dem Schleusengehilfen Sc. mit, daß im unteren Schleusenvorhafen ein Schiff festgefahren sei und deshalb die Talfahrt vorläufig angehalten werden solle; er werde nunmehr nochmals zur Unfallstelle gehen und sodann weiteren Bescheid geben, sobald alles klar sei. Schlund übermittelte die Nachricht des B. -- möglicherweise unvollständig -- um 6.45 Uhr dem Schleusenbetriebswart G. G., der um 7 Uhr seine Tätigkeit als diensttuender Schleusenbeamter aufzunehmen hatte, begab sich hierauf zusammen mit Schlund auf den Wehrsteg. Nachdem beide etwa die Hälfte des Wehr-

stogs begangen und dabei kein im unteren Schleusenvorhafen festgefahrenes Schiff gesehen hatten, kehrten sie zur Schleuse zurück und schleusteten das Boot "Neckar V" und dessen - bei der Klägerin kaskoversicherten - Anhangkahn "Arti" (1209 t, 77,64 m lang, 9,98 m breit, beladen mit 1095 t Salz) zu Tal. Während des Schleusens war schaute Sc [REDACTED] auf Weisung des G [REDACTED] die Führer beider Schiffe, sie sollten nach dem Verlassen der Schleuse vorsichtig zu Tal fahren. Nach den Behauptungen der Klägerin unterrichtete Schlund die Führer nicht darüber, warum sie bei der Weiterfahrt vorsichtig sein sollten; nach dem Vorbringen der Beklagten wies Sc [REDACTED] hingegen die Führer darauf hin, daß unterhalb ein Schiff festgefahren sein solle.

Als der Talschleppzug nach Verlassen der Schleusenkammer durch die unterhalb der Schleuse beginnende Linksbiegung des Neckars fuhr, erblickte der Führer des Bootes das MTS. Dieses war gerade von dem Boot "Neckar XI" freigezogen worden und lag schräg im Fahrwasser. Das Vorschiff war einige Meter von der rechten Fahrwassergrenze entfernt; am Heck des Schiffes war eine Durchfahrt nicht möglich. Der auf dem MTS während des Freiziehens gesetzte Buganker war noch nicht herausgedreht.

Die Führung des Bootes "Neckar V" gab sofort nach Insichtkommen des MTS ein Achtungssignal und sodann ein Ankersignal. Auf dem Anhangkahn wurde hierauf der Backbord-Stock-Achteranker gesetzt. Der Anker kam auf dem felsigen Grund jedoch so hart an, daß Ankerdraht und das Bremsband des Ankerpills rissen. Um einen Zusammenstoß mit dem MTS zu vermeiden, versuchte die Führung des SK das Vorschiff des MTS zu umfahren. Hierbei geriet der SK außerhalb der rechten Fahrwasserbegrenzung, hatte Grundberührung und wurde beschädigt.



Die Klägerin beansprucht - auf Grund gesetzlichen und vertraglichen Forderungsübergangs - von der Beklagten Ersatz des dem Eigner des SK entstandenen Unfallschadens, den sie auf 17 952,34 DM beziffert. Zur Begründung ihrer Klage führt sie aus, die Schleusenbediensteten Groß und Schlund hätten den Talschleppzug nicht weiterfahren lassen dürfen; sie hätten die Führer des Bootes und des SK von dem Unfall des MTS, insbesondere von der Forderung der Führung des MTS nach Sperrung der Talfahrt, in Kenntnis setzen müssen. Auch sei die Organisation der Beklagten mangelhaft, da die Dienstanweisung für das Schleusen- und Wehrpersonal der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Stuttgart keine Bestimmung darüber enthalte, welche Maßnahmen der Schleusenbeamte in Fällen der vorliegenden Art zu ergreifen habe.

Dem ist die Beklagte entgegengetreten.

Schifffahrtsgericht und Schifffahrtsobergericht haben die Klage abgewiesen. Mit der Revision, um deren Zurückweisung die Beklagte bittet, will die Klägerin ihrer Klage zum Erfolg verhelfen.

Entscheidungsgründe:

I. Das Berufungsgericht geht zu Recht davon aus, daß § 839 BGB nicht als Anspruchsgrundlage in Betracht kommt. Es prüft den Klageanspruch unter dem rechtlichen Gesichtspunkt der Verkehrssicherungspflicht und meint, sie könne auch die Pflicht umfassen, den Schiffsverkehr wegen eines das Fahrwasser sperrenden Hindernissen bis zur Beseitigung des Hindernisses anzuhalten. Das ist aus Rechtsgründen nicht zu beanstanden.

Das Schiffahrtsobergericht hält nicht für bewiesen, daß der Schleusengehilfe Sc[REDACTED] den Schleusenbetriebswart G[REDACTED] über den wesentlichen Inhalt der Nachricht des Wehrwärters B[REDACTED] nicht unterrichtet, ihm insbesondere nicht mitgeteilt habe, die Talfahrt solle vorläufig angehalten werden; von der Erhebung des von der Beklagten gemäß § 831 Abs. 1 Satz 2 BGB angebotenen Entlastungsbeweises für Sc[REDACTED] könne daher abgesehen werden. Andererseits sei aber auch, soweit das Verhalten des Schleusenbetriebswarts G[REDACTED] in Frage stehe, nicht bewiesen, daß dieser die Mitteilung des B[REDACTED], die Talfahrt solle gesperrt werden, richtig empfangen habe. Zugunsten des G[REDACTED] müsse deshalb davon ausgegangen werden, daß er lediglich erfahren habe, im unteren Vorhafen solle sich ein Schiff festgefahren haben. G[REDACTED] habe daher nicht pflichtwidrig gehandelt, wenn er den Talzug habe weiterfahren lassen, nachdem er zuvor vom Wehrsteg aus an der von B[REDACTED] beschriebenen Unfallstelle kein festgefahrenes Schiff erblickt habe und deshalb der Auffassung gewesen sei, das Schiff sei inzwischen freigekommen. Im angefochtenen Urteil wird festgestellt, daß G[REDACTED] die Schiffsführer des SB "Neckar V" und des Anhangs "Arti" vor Verlassen der Schleusenkammer habe wahrschauen lassen, sie sollten vorsichtig zu Tal fahren, da im Unterwasser ein Schiff festliegen solle. G[REDACTED] habe jedoch pflichtwidrig unterlassen, dem Aufsichtsbeamten unverzüglich das Festfahren des MTS "Rhein-Ruhr 12" mitzuteilen. Ob dieses Unterlassen adäquat kausal für den Unfall des SK "Arti" gewesen sei, könne dahingestellt bleiben; denn die Beklagte habe für G[REDACTED] den Entlastungsbeweis nach § 831 Abs. 1 Satz 2 BGB geführt.

Bei der Beklagten liege kein Organisationsmangel vor, der den Unfall herbeigeführt habe. Durch ihre Dienstanweisung habe die Beklagte klargestellt, daß der Schleusenbeamte für die Verkehrssicherung im Schleusenbereich zu sorgen habe. Eine kasuistische Regelung der Verkehrssiche-

rungsmaßnahmen müsse unvollständig bleiben und führe schon dadurch zu Zweifelsfragen. Der Schleusenbeamte sei auf Grund seiner längeren Tätigkeit im Schleusendienst mit den Gefahren des Schleusenbetriebes und den Maßnahmen zu ihrer Abwendung besonders vertraut, so daß ihm die Wahl der im Einzelfall "erforderlichen Sicherungsmaßnahmen" überlassen werden dürfe. Durch die angeordnete sofortige Meldung an den Aufsichtsbeamten und die Wasserschutzpolizei - beide auch während der Nachtzeit erreichbar - sei für die alsbaldige Überprüfung der vom Schleusenbeamten veranlaßten Sicherungsmaßnahmen gesorgt. Dagegen habe der Schleusenbeamte nicht die Aufgabe, für die Sicherung des Schiffverkehrs außerhalb des Schleusenbereichs zu sorgen. Daher sei es nicht erforderlich gewesen, in dieser Richtung besondere Anordnungen zu treffen. Es genüge, daß durch Dienstweisung der Schleusenbeamte gehalten sei, dem Aufsichtsbeamten unverzüglich zu melden, wenn dem Schleusenpersonal das Festfahren eines Schiffes außerhalb des Schleusenbereichs angezeigt werde. Solange MTS "Rhein-Ruhr 12" mit dem Vorschiff auf dem Grund außerhalb des Fahrwassers gesessen sei, habe keine Notwendigkeit bestanden, die Schifffahrt zu sperren, da Mittel- und Hinterschiff des Kahns im Fahrwasser frei beweglich gewesen seien und daher einen Teil des Fahrwassers für die durchgehende Schifffahrt hätten freimachen können. Eine Sperrung der Talfahrt sei erst für den Zeitpunkt des Freiturnens in Betracht gekommen. Selbst wenn man der Auffassung sei, die Beklagte hätte durch eine entsprechende Anordnung dafür sorgen müssen, daß der in der Unfallnacht allein anwesende Wehrwärter B. das Festfahren des MTS "Rhein-Ruhr 12" sofort dem Aufsichtsbeamten gemeldet hätte, so hätte dieser keine weitergehenden Maßnahmen zur Sicherung der Talfahrt ergriffen, als sie tatsächlich getroffen worden sind.

II. Gegen diese Ausführungen erhebt die Revision eine Reihe von Rügen. Sie ist insbesondere der Auffassung, der Beweis des ersten Anscheins spreche dafür, daß Schlund dem Groß die Mitteilung des B., die Talfahrt solle angehalten werden, nicht übermittelt habe. Auf den Entlastungsbeweis für G. komme es nicht an, da für die Revisionsinstanz zu unterstellen sei, der Aufsichtsbeamte hätte die Sperrung der Talfahrt angeordnet, wenn ihm Groß die ihm - dem G. - bekannte Lage geschildert hätte. Durch Dienstanweisung hätte klargestellt werden müssen, daß der Schleusenbeamte, wenn ihm das Festfahren eines Schiffes angezeigt werde, sich über die Richtigkeit der Meldung Gewißheit zu verschaffen und im Falle der Behinderung des durchgehenden Verkehrs die Ausfahrt aus der Schleuse zu sperren habe. Nicht richtig sei, daß Mittel- und Hinterschiff des Kahns im Fahrwasser frei beweglich gewesen seien.

III. Die Rügen der Revision bedürfen ebensowenig wie die einzelnen Ausführungen des Berufungsgerichts der Erörterung und Prüfung, da nach dem festgestellten Sachverhalt die Beklagte ihrer Verkehrssicherungspflicht genügt hat. Ausschlaggebend ist, daß das Schleusenpersonal sowohl den Schleppzugführer als auch den Kahnführer gewahrschaut hat, daß sich weiter unterhalb ein Schiff festgefahren haben soll. Mit dieser Wahrschau hat das Schleusenpersonal die Führer des Talzuges auf die bei einer Fortsetzung der Fahrt möglicherweise drohende Gefahr hingewiesen und damit seine Verkehrssicherungspflicht erfüllt. Wie der Senat bereits in seinem Urteil vom 20. Juni 1968 - II ZR 78/67 - ausgeführt hat, umfaßt die Verkehrssicherungspflicht nicht die nautische Beratung eines Schiffers. Dieser hat vielmehr ausschließlich in eigener Verantwortung zu prüfen, wie er sich nautisch zu verhalten hat, im vorliegenden Fall, ob er anhalten und abwarten oder weiterfahren sollte; seine Sache

ist, nach der Wahrschau "die erforderlichen Maßnahmen" zu prüfen (vgl. § 93 Nr. 1 BSchG). Die Führer des Talzuges mußten nach der Wahrschau damit rechnen, daß sich im Revier hinter der Krümmung, die nicht einzusehen war, ein Schiff festgefahren hatte. Sie mußten weiter damit rechnen, daß das an sich nicht breite Fahrwasser, von dem nach den Umständen anzunehmen war, daß es durch Still-
lieger verengt war, wegen des festgefahrenen Schiffes keine genügende Durchfahrtmöglichkeit ließ. Sie mußten sich fragen, ob die Strömungsverhältnisse und die Beschaffenheit der Flußsohle ein Anhalten auf möglicherweise kurze Entfernung erlaubte. Die Prüfung all dieser Umstände fällt in den nautischen Pflichtenkreis der Schiffsführer und nicht in den des (nautisch gar nicht ausgebildeten) Schleusenpersonals, das auch dadurch keine Verantwortung übernahm, daß es ihnen empfahl, vorsichtig weiterzufahren. Das vom Schiffseigner und seinem Versicherer zu tragende Risiko der Schifffahrt würde auf die Beklagte übertragen werden, wenn ihr angesonnen würde, für nautische Maßnahmen die Verantwortung zu übernehmen. Das ist ausgeschlossen. Eine ganz andere Frage, die hier nicht zur Erörterung steht, ist, ob die Beklagte dem festgefahrenen MTS "Rhein-Ruhr 12" gegen-

Über auf Grund der Übereinkunft mit dem Wehrwärter Bähr verpflichtet war, die Talfahrt zu sperren, um dieses Schiff vor Schaden zu bewahren.

Dr. Kuhn

Dr. Nörr

Dr. Schulze

Fleck

Stimpel