

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 174/84

URTEIL

Verkündet am: 22. April 1985
Ernst, Justizhauptsekretär
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der G[REDACTED]-Konzern, Allgemeine Versicherungs-
Aktiengesellschaft, V[REDACTED]-W[REDACTED]-Straße 4 - 14,
K[REDACTED], vertreten durch ihren Vorstand,

Klägerin und Revisions-
klägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

g e g e n

die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch den
Bundesminister für Verkehr, dieser vertreten durch
die Wasser- und Schifffahrtsdirektion West, C[REDACTED]-
ring 11, M[REDACTED],

Beklagte und Revisions-
beklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Prof. Dr. [REDACTED] -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 22. April 1985 durch den Vizepräsidenten des Bundesgerichtshofs Dr. h.c. Stimpel und die Richter Dr. Bauer, Dr. Kellermann, Dr. Seidl und Brandes

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Klägerin wird das Urteil des Rheinschiffahrtsobergerichts Köln vom 1. Juni 1984 - 3 U 157/83 aufgehoben.

Die Berufung der Beklagten gegen das Urteil des Rheinschiffahrtsgerichts Duisburg-Ruhrort vom 1. Juni 1983 - 5 C 75/82 BSch wird zurückgewiesen. Die Sache wird zur Verhandlung und Entscheidung über den Betrag des streitigen Klageanspruchs an das Rheinschiffahrtsgericht zurückverwiesen.

Die Beklagte hat die Kosten des Berufungs- und des Revisionsverfahrens zu tragen.

Von Rechts wegen

- 3 -

Tatbestand:

Die Klägerin ist Transportversicherer einer Partie von 1.000 t Styrol. Mit ihr befand sich das MTS "Liguria" am 21. Dezember 1980 auf der Reise von Rotterdam nach Dormagen. Gegen 18.30 Uhr berührte das Fahrzeug bei Rhein-Kilometer 829,6 das Deck des dort am 18. Dezember 1980 untergegangenen Schubleichters "Rijnbuw 55" (76,50 m lang; 11,40 m breit). MTS "Liguria" erhielt an der Steuerbordseite im Bereich der Kimmplatten und des Schiffsbodens mehrere Lecks. Ein Teil der Ladung ging verloren oder wurde beschädigt. Der Leichter hatte auf der Stromsohle am linken Rand der Fahrrinne mit dem Kopf zu Berg in leichter Backbordschräglage gelegen. Die Beklagte, der die Verkehrssicherungspflicht für den Rhein obliegt, hatte, um den gesunkenen, vollständig unter Wasser befindlichen Leichter zu kennzeichnen, etwa 120 m unterhalb ein Wahrschaufloß verankert, das backbords von diesem (zur Strommitte hin) lag. Ein zweites Wahrschaufloß hatte sie etwa 30 m oberhalb des Leichters steuerbords (zum linken Ufer hin) ausgelegt. Die Verbindungslinie zwischen den Wahrschauflößen deckte den Leichter nicht ganz ab. Er ragte mit dem Vorschiff über sie zunächst bis zu 9 m, zur Unfallzeit bis zu 14 m (das obere Wahrschaufloß war inzwischen um etwa 5 m zum linken Ufer vertrieben) in Richtung Strommitte hinaus.

Die Klägerin nimmt - aus abgetretenem Recht ihrer Versicherungsnehmerin - die Beklagte auf Ersatz des Ladungsschadens in Anspruch. Sie wirft ihr



[JLaw – Gesetze und Urteile](#)
Kostenlos
Über 200 Gesetze
Über 100.000 Urteile
[\(mobile App\)](#)



vor, das Wahrschaufloß oberhalb des Leichters zu nahe zum linken Ufer hin verankert zu haben. Dadurch sei es zu dem Schiffsunfall gekommen. Die Klägerin hat beantragt, die Beklagte zur Zahlung von 341.380,88 DM nebst Zinsen zu verurteilen.

Die Beklagte hat ausgeführt, daß allein der Schiffsführer des MTS "Liguria" den Unfall verschuldet habe. Er habe zu den an richtiger Stelle ausgelegten Wahrschauflößen nicht den vorgeschriebenen seitlichen Sicherheitsabstand von 15 m eingehalten. Dadurch habe MTS "Liguria" den Leichter berührt.

Das Rheinschifffahrtsgericht hat den Klageanspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Das Rheinschifffahrtsobergericht hat die Klage abgewiesen. Die Klägerin erstrebt mit der Revision die Wiederherstellung des erstinstanzlichen Urteils. Die Beklagte beantragt, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

Die Revision hat Erfolg.

1. Ausweislich des von der Beklagten in den Vorinstanzen überreichten Lageplans lag der gesunkene Leichter etwa mit der halben Schiffsbreite in der Fahrrinne. Er gefährdete damit, wie nicht weiter dargelegt zu werden braucht, den Schiffsverkehr. Die Beklagte hatte ihn deshalb - bis zur Hebung - zu kenn-

zeichnen (vgl. BGHZ 37, 69, 72). Das hatte so zu geschehen, daß das Hindernis die Schifffahrt nicht mehr gefährdete. Darauf weist auch Nr. 10 der Richtlinien des Bundesministers für Verkehr für die Verkehrssicherung auf dem Rhein vom 30. August 1974 ausdrücklich hin.

2. a) Die Kennzeichnung des Leichters durch die beiden Wahrschauflöße beseitigte die Gefahr, die von diesem für den Schiffsverkehr ausging, nicht vollständig. Infolge des steuerbords von dem Leichter ausgelegten oberen Wahrschaufloßes ragte das Leichtervorschiff über die Verbindungslinie zwischen den beiden Wahrschauflößen und damit über die fahrwasserseitige Begrenzung der Gefahrenstelle nicht unerheblich hinaus. Dadurch wurde vor allem die Bergfahrt, deren Kurs im Bereich der Gefahrenstelle linksrheinisch verläuft, gefährdet. Ihr zeigten die auf den Wahrschauflößen befindlichen Zeichen und Lichter zur Tag- und Nachtbezeichnung eines gesunkenen Fahrzeugs (vgl. §§ 3.27, 3.41 RheinSchPolVO 1970) an, daß die Durchfahrt an der Backbordseite der Flöße frei war. Nutzte sie die volle Breite der Durchfahrt, so konnte sie bei einem Kurs nahe den Wahrschauflößen und der Verbindungslinie zwischen ihnen gegen den gesunkenen Leichter geraten. Um das zu vermeiden, hätte das obere Wahrschaufloß statt steuerbords ebenfalls backbords des Leichters ausgelegt werden müssen. Dann hätten die Flöße den Leichter voll abgedeckt und das fahrwasserseitige Ende der Gefahrenstelle zutreffend angezeigt.

b) Die Bediensteten der Beklagten hatten die Wahrschauflöße an den Stellen ausgelegt, die ihnen der Auf-

sichtsbeamte der Beklagten für die Bezirke Rees und Wesel, Bauamtmann R. bezeichnet hatte. R. wollte (nach seinen - unbestrittenen - Angaben in dem gegen ihn geführten Strafverfahren und im Verklarungsverfahren) mit der gewählten Anordnung der Flöße der durchgehenden Schifffahrt das klare Erkennen der Lichter erleichtern, dem üblichen Kurs der Bergfahrt im Unfallbereich Rechnung tragen und viel Platz für den Schiffsverkehr schaffen. Damit läßt sich jedoch nicht rechtfertigen oder entschuldigen, daß die Flöße das fahrwasserseitige Ende der Gefahrenstelle falsch aufgezeigt haben. Nun meint allerdings das Berufungsgericht, ein pflichtwidriges Verhalten des Aufsichtsbeamten R. jedenfalls deshalb verneinen zu müssen, weil er davon habe ausgehen können, daß die Schifffahrt zu den Wahrschauflößen einen seitlichen Sicherheitsabstand von deutlich mehr als 15 m einhalten werde. Selbst wenn das zutreffen sollte, so hat das jedoch nichts mit der Pflicht der Bediensteten der Beklagten zu tun, das fahrwasserseitige Ende der Gefahrenstelle der Schifffahrt richtig anzuzeigen, zumal sie bei Vorliegen bestimmter Verkehrsverhältnisse gezwungen sein konnte, die volle Breite der für sie frei gegebenen Durchfahrt zu nutzen. Daß das nicht geschehen ist, geht zu Lasten des Aufsichtsbeamten Rasch. Entgegen der Auffassung des Berufungsgerichts trifft ihn deshalb ein Verschulden an dem Schiffsunfall.

3. Für dieses Verschulden hat die Beklagte zu haften. Sollte R. ein "anderer verfassungsmäßig berufener Vertreter" der Beklagten im Sinne der

§§ 31, 89 BGB gewesen sein, wofür seine Tätigkeit als Aufsichtsbeamter für bestimmte Strombezirke sprechen könnte, so folgt ihre Haftung aus den genannten Vorschriften. Sollte das nicht anzunehmen sein, so ist die Haftung der Beklagten nach § 831 Abs. 1 BGB gegeben. Allerdings meint das Berufungsgericht, das keine Feststellungen zum Umfang der Aufgaben und der Tätigkeit des Aufsichtsbeamten getroffen hat, in einer Hilfsbegründung, insoweit habe die Beklagte den ihr obliegenden Entlastungsbeweis erbracht. Seine Ansicht hat es (obwohl sich übrigens dem Akteninhalt kein Vortrag der Beklagten zu ihrer Entlastung entnehmen läßt) damit begründet, daß es sich bei R. um einen erfahrenen und qualifizierten Bediensteten gehandelt habe. Das besagt jedoch nichts dafür, daß die Beklagte kein Überwachungsverschulden trifft.

4. Das Berufungsgericht hat für den Fall, daß man ein schuldhaftes Verhalten des Aufsichtsbeamten R. bejaht, ausgeführt, daß jedenfalls auch die Führung des MTS "Liguria" den Schiffsunfall verschuldet habe; dieses wiege so schwer, daß eine Haftung der Beklagten entfalle. Auf diese Ausführungen braucht nicht weiter eingegangen zu werden. Denn das Berufungsgericht hat bereits verkannt, daß die Versicherungsnehmerin der Klägerin, die nicht Schiffseigner, sondern Ladungsbeteiligte war, ein Verschulden der Führung des MTS "Liguria" nicht zu vertreten hat.

5. Danach war das angefochtene Urteil auf die Revision der Klägerin aufzuheben und die Berufung der Beklagten gegen das Urteil des Rheinschiffahrtsgerichts zurückzuweisen.

Stimpel

Dr. Bauer

Kellermann

Dr. Seidl

Brandes