

Nachschlagewerk: ja

BGHZ: nein

BGB § 823 Dc, Ea; RheinSchPolVO 1970 §§ 3.27, 3.41

Wird ein gesunkenes Schiff durch Wahrschauflöße gekennzeichnet,
so darf es nicht über die Verbindungslinie zwischen den
Flößen in den für die durchgehende Schifffahrt frei gegebenen
Teil des Fahrwassers hineinragen.

BGH, Urt. v. 22. April 1985 - II ZR 177/84 - Rheinschiffahrts-
obergericht Köln

Rheinschiffahrts-
gericht Duisburg-Ruhrort

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 177/84

URTEIL

Verkündet am

22. April 1985
Hellmann,
Justizamtsinspektor
**als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle**

in dem Rechtsstreit

der Phs.-van O [REDACTED] N.V., B [REDACTED], W [REDACTED] 10,
R [REDACTED], vertreten durch ihren Direktor,

Klägerin und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

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 Revisionsbeklagte,

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

- 2 -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofes hat auf die mündliche Verhandlung vom 22. April 1985 durch den Vizepräsidenten des Bundesgerichtshofes 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 155/83 aufgehoben.

Die Berufung der Beklagten gegen das Urteil des Rheinschiffahrtsgerichts Duisburg-Ruhrort vom 1. Juni 1983 - 5 C 74/82 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

Tatbestand:

Die Klägerin ist Eigenerin des MTS "Liguria" (85 m lang; 9,5 m breit; 800 PS). Das Schiff fuhr am 21. Dezember 1980



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



mit einer Ladung von 1.000 t Styrol auf dem Rhein zu Berg. Gegen 18.30 Uhr berührte es bei Kilometer 829,6 das Deck des dort am 18. Dezember 1980 untergegangenen Schubleichters "Rijnduw 55" (76,50 m lang; 11,40 m breit). MTS "Liguria" erhielt an der Steuerbordseite im Bereich der Kimmplatten und des Schiffsbodens mehrere Lecks. 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 des Leichters (zur Strommitte hin) lag. Ein zweites Wahrschaufloß hatte sie etwa 30 m oberhalb des Leichters steuerbords desselben (zum linken Ufer hin) ausgelegt. Die Verbindungslinie zwischen den Flößen 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 hin vertrieben) in Richtung Strommitte hinaus.

Nach Ansicht der Klägerin hat die Beklagte das Wahrschaufloß oberhalb des gesunkenen Leichters zu nahe zum linken Ufer hin verankert. Dadurch sei es zu dem Schiffsunfall gekommen. Die Klägerin hat beantragt, die Beklagte zur Zahlung von 162.793,94 hfl 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 Rheinschiffahrtsgericht hat den Klageanspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Das Rheinschiffahrts- obergericht 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 kennzeichnen (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 Aufsichtsbeamte 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. Allerdings meint das Berufungsgericht, Rasch habe beim Auslegen der Wahrschauflöße nicht fehlerhaft gehandelt, weil er davon habe ausgehen können, daß die Schifffahrt zu den Flößen einen seitlichen Sicherheitsabstand von deutlich mehr als 15 m einhalten werde. Indes hat dieser Gesichtspunkt nichts mit der Pflicht der Bediensteten der Beklagten zu tun, das fahrwasserseitige Ende der Gefahrenstelle für die Schifffahrt richtig anzuzeigen, zumal diese bei entsprechenden Verkehrsverhältnissen 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 Rasch 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 diesen Vorschriften. Sollte das nicht anzunehmen sein, so ist die Haftung der Beklagten nach § 831 Abs. 1 BGB gegeben. Allerdings ist das Berufungsgericht, das keine Feststellungen zum Umfang der Aufgaben und der Tätigkeit des Aufsichtsbeamten getroffen hat, der Ansicht, insoweit habe die Beklagte den ihr obliegenden Entlastungsbeweis erbracht. Das hat es (obwohl sich dem Akteninhalt kein Vortrag der Beklagten zu ihrer Entlastung entnehmen läßt) damit begründet, daß es sich bei R. um einen erfahrenen und qualifizierten Beamten gehandelt habe. Daraus folgt jedoch nicht, daß die Beklagte kein Überwachungsverschulden trifft.

4. Das Berufungsgericht hat für den Fall, daß entgegen seinen Ausführungen ein Verschulden des Aufsichtsbeamten R. zu bejahen sei, dargelegt, daß die Führung des MTS "Liguria" an dem Unfall ein Mitverschulden trifft. Dieses wiege so schwer, daß die Haftung der Beklagten entfalle. Der Schiffsführung sei vorzuwerfen, daß sie nicht den erforderlichen Sicherheitsabstand von mehr als 15 m zu den Wahrschauflößen eingehalten habe, sondern ohne Notwendigkeit und ohne erkennbare Veranlassung in unmittelbarer Nähe der linken Fahrwasserbegrenzung gefahren sei. Ferner habe sie eine erhebliche Geschwindigkeit (11 km/h über Grund) eingehalten und trotz Dunkelheit den Bildschirm

ihres Radargeräts nicht ausreichend beobachtet oder die daraus gewonnenen Erkenntnisse nicht hinreichend verwertet.

Entgegen diesen Ausführungen kann von einem Mitverschulden der Führung des MTS "Liguria", das die Beklagte darzutun und zu beweisen hat, nicht ausgegangen werden:

a) Nach Ansicht der Beklagten, der das Berufungsgericht offensichtlich gefolgt ist, hätte die Führung des Bergfahrsers sich mindestens 15 m von den beiden Wahrschauflößen und der Verbindungslinie zwischen ihnen entfernt halten müssen; das ergebe sich aus den Mitteilungen der Wasser- und Schifffahrtsdirektionen des Rheinstromgebiets vom 28. September 1955. Diese empfehlen, von den Fahrwasserzeichen, welche die Fahr- rinne bezeichnen, eine Mindestentfernung von 5 m einzuhalten, ferner von den Fahrwasserzeichen, welche die durch die Köpfe der Buhnen oder die Mitte von Längswerken gehende Streichlinie angeben, mindestens 15 m entfernt zu bleiben. Als Grund hierfür geben die Mitteilungen an, daß diese Fahrwasserzeichen so ausge- legt sind, daß ein näheres Anhalten die Schiffe in Gefahr bringt aufzulaufen. Hingegen befassen sich die Mitteilungen nicht damit welcher Mindestabstand zu Wahrschauflößen eingehalten werden soll, die ein gesunkenes Fahrzeug kennzeichnen, also nicht als Fahrwasserzeichen ausgelegt sind. Auch hat die Beklagte nicht vortragen können, daß in der Schifffahrt die Übung besteht, den Sicherheitsabstand zu derartigen Wahrschauflößen auf mindestens 15 m zu bemessen. Hierzu läßt sich dem angefochtenen Urteil eben falls nichts entnehmen. Hingegen hat der in dem bereits erwähnten Strafverfahren zugezogene Sachverständige K. [REDACTED] bemerkt, daß die durchgehende Schifffahrt nach beruflicher Übung einen Seiten- abstand von mindestens 10 m zu Bojen und anderen Sichtzeichen einhalten solle. Davon abweichend hat allerdings das Rheinschiff- fahrtsgericht dargelegt, daß es einen Schifffahrtsbrauch, "der si

speziell auf den von Wahrschauflößen einzuhaltenden Abstand beziehe, nicht gibt". Im Streitfall kann zu Gunsten der Beklagten von den Ausführungen des Sachverständigen K[REDACTED] ausgegangen werden. Das ändert jedoch nichts daran, daß eine zu große Annäherung des MTS "Liguria" an die Wahrschauflöße nicht dargetan ist. Denn weder dem Vortrag der Beklagten noch den Feststellungen des Berufungsgerichts läßt sich entnehmen, daß das Schiff den von dem Sachverständigen K[REDACTED] genannten Mindestabstand von 10 m zu den Wahrschauflößen nicht eingehalten hat. Auch der Unfall selbst gibt hierfür nichts her. Da der gesunkene Leichter bis zu 14 m über die Verbindungslinie der beiden Wahrschauflöße in die Fahrrinne geragt und MTS "Liguria" ihn lediglich mit der Steuerbordseite berührt hat, kann sich das Schiff auch deutlich mehr als 10 m seitlich der Wahrschauflöße gehalten haben und trotzdem gegen den Leichter geraten sein.

b) Nach dem unstreitigen Tatbestand des angefochtenen Urteils war es zwar dunkel, jedoch herrschte gute Feuersicht. Daß trotzdem die Benutzung des Radargeräts geboten war oder der das Ruder des MTS "Liguria" führende Steuermann van Dijk die Lage der Flöße infolge fehlerhafter Auswertung des Radarbildes falsch eingeschätzt hat, hat selbst die Beklagte nicht substantiiert darlegen können.

c) Schließlich ist nicht dargetan, daß die Geschwindigkeit des Bergfahrs überhöht war. Die Fahrrinne verlief im Unfallbereich - ausweislich des Lageplans der Beklagten - nahezu gerade. Sie war durch das untere Wahrschaufloß nur wenig - auf etwa 120 m - eingeengt, während das obere Wahrschaufloß sogar außerhalb der Fahrrinne lag. Gegenverkehr war unstreitig nicht vorhanden. MTS "Liguria" bewegte sich in dem für die Durchfahrt frei gegebenen Teil des Fahrwassers. Besondere Anweisungen der

Beklagten für die in der Durchfahrt einzuhaltende Geschwindigkeit lagen nicht vor. Daß die allgemeine Sorgfaltspflicht und die berufliche Übung eine Geschwindigkeit des Bergfahrs unter 11 km/h geboten hätten, um Beschädigungen des gesunkenen Leichters zu vermeiden, hat die Beklagte in den Vorinstanzen nicht behauptet. Auch hätte eine geringere Geschwindigkeit nichts mit dem Schutz des Bergfahrs, sondern mit dem des gesunkenen Leichters vor Sog und Wellenschlag zu tun gehabt. Im übrigen fehlt jeder Anhalt dafür, daß die von MTS "Liguria" eingehaltene Geschwindigkeit die Berührung des gesunkenen Leichters bewirkt hat. Ursache hierfür war nicht die Geschwindigkeit, sondern der Kurs des Schiffes.

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

Stempel

Dr. Bauer

Dr. Kellermann

Dr. Seidl

Brandes