

1

Nachschlagewerk: ja
BGHZ: nein
BGHR: ja

BinSchStrO 1971 § 6.18 Nr. 1; BGB § 254 Da und Db

Besteht bei der Durchführung von Bauarbeiten an einer Schiffahrtsstraße oder auf Grund der besonderen Beschaffenheit ihrer Sohle die Gefahr, daß Schiffe diese durch Schleifenlassen des Ankers beschädigen können, so ist der Eigentümer der Schiffahrtsstraße im eigenen Interesse gehalten, die Schiffahrtstreibenden auf diese Gefahr hinzuweisen.

BGH, Urt. v. 11. April 1988 - II ZR 200/87 - Schiffahrtsober-
gericht Köln
Schiffahrtsge-
richt Duisburg-
Ruhrort

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

URTEIL

II ZR 200/87

Verkündet am:
11. April 1988
Spengler
Justizangestellte
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

1. der S [REDACTED] Reederei AG, vertreten durch den Vorstand,
Dr. Karl Heinz K [REDACTED] (Vorsitzender), Dr. Burkhard P [REDACTED]
und Dr. Gerhard Sc [REDACTED], August-H [REDACTED]-Straße [REDACTED], D [REDACTED],
2. des Schiffsführers Heinz-Ete L [REDACTED], Friedrich-E [REDACTED]-
Straße [REDACTED], D [REDACTED],

Beklagten und Revisionskläger,

- Prozeßbevollmächtigte: Rechtsanwälte Prof. Dr. [REDACTED]
und Dr. [REDACTED] -

g e g e n

die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch den Bundes-
minister für Verkehr, dieser vertreten durch die Wasser- und
Schiffahrtsdirektion West, C [REDACTED]ring [REDACTED], M [REDACTED],

Klägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

- 2 -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofes hat auf die mündliche Verhandlung vom 11. April 1988 durch den Vorsitzenden Richter Dr. Kellermann und die Richter Dr. Bauer, Bundschuh, Röhrich und Dr. Henze

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Beklagten wird - unter deren Zurückweisung im übrigen - das Urteil des Schifffahrtsobergerichts Köln vom 10. April 1987 teilweise aufgehoben.

Die Berufung der Klägerin gegen das Urteil des Schifffahrtsgerichts Duisburg-Ruhrort vom 17. September 1985 wird ebenfalls zurückgewiesen.

Die Klägerin hat von den Kosten des Berufungsverfahrens die Hälfte, von denen des Revisionsverfahrens 3/4 zu tragen. Die weiteren Kosten der beiden Rechtsmittelzüge fallen den Beklagten als Gesamtschuldnern zur Last.

Von Rechts wegen



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



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

Tatbestand:

Die Klägerin ist Eigentümerin des Wesel-Datteln-Kanals. Die Beklagte zu 1 ist Eignerin des Gelenkverbandes MS "R-141"/SL "F-301". Der Verband fuhr am 14. September 1983 auf dem Kanal leer in Richtung Wesel. Gegen 16.30 Uhr näherte er sich der großen Schleuse Friedrichsfeld. Dort ließ die Klägerin im Sohlenbereich des oberen Vorhafens die Tondichtung erneuern. Die Tonschicht war bereits ausgebracht, jedoch noch nicht durch eine Deckschicht geschützt. Um den Kurs des Verbandes zu halten, ließ der Beklagte zu 2 im Vorhafenbereich den Heckanker des im Anhang fahrenden Schubleichters schleifen. Der Anker beschädigte die Tonschicht auf einer Strecke von etwa 300 m. Den Schaden verlangt die Klägerin von den Beklagten ersetzt, weil der Beklagte zu 2 den Anker habe verbotswidrig schleifen lassen. Die Klägerin hat beantragt, die Beklagten als Gesamtschuldner zur Zahlung von 80.044,41 DM nebst Zinsen zu verurteilen, den Beklagten zu 2 unbeschränkt haftend, die Beklagte zu 1 beschränkt persönlich im Rahmen des § 114 BinSchG und dinglich mit dem Gelenkverband haftend. Die Beklagte zu 1 hat den Verband in Kenntnis der Klageforderung zu neuen Reisen ausgesandt.

Das Schifffahrtsgericht hat den Klageanspruch dem Grunde nach zur Hälfte, das Schifffahrtsobergericht hat ihn in vollem Umfang für gerechtfertigt erklärt. Mit der Revision erstreben die Beklagten die Abweisung der Klage dem Grunde nach zu 2/3. Die Klägerin beantragt, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

Die Revision hat teilweise Erfolg.

Die Parteien streiten im Revisionsrechtszug nicht mehr darüber, daß der Beklagte zu 2 den Heckanker des SL "F 301" unter Verstoß gegen § 6.18 Nr. 1 BinSchStrO 1971 hat schleifen lassen. Demgemäß wendet sich die Revision nicht dagegen, daß der Beklagte zu 2 nach § 823 Abs. 1 BGB und die Beklagte zu 1 nach § 3 Abs. 1, § 4 Abs. 1 Nr. 3, § 114 Abs. 1 BinSchG der Klägerin schadensersatzpflichtig sind. Jedoch meint sie, daß das Schifffahrtsobergericht - im Gegensatz zum Schifffahrtsgericht - zu Unrecht ein Mitverschulden der Klägerin an der Beschädigung der Tonschicht verneint habe.

Das Schifffahrtsobergericht hat insoweit ausgeführt:

Nach § 6.18 BinSchStrO bestehe für die Fahrt auf den westdeutschen Kanälen allgemein das Verbot, den Anker schleifen zu lassen. Das habe den Schiffsführern im Bereich von Baustellen nicht durch das Aufstellen eines Ankerverbotszeichens noch einmal konkret in Erinnerung gebracht werden müssen, selbst wenn eine entsprechende Beschilderung an anderen Baustellen seitens der Klägerin erfolgt sei. Ein Ankerverbotszeichen habe im Unfallbereich auch nicht etwa deshalb angebracht werden müssen, um die noch nicht verfestigte Tonabdichtung besonders zu schützen und hervorzuheben, daß

durch schleifende Anker ein erheblicher Schaden zu erwarten sei. Die Bauarbeiten seien durch das Verbot des § 6.18 BinSchStrO hinreichend geschützt gewesen. Bei einer Zuwiderhandlung habe stets mit mehr oder weniger großen Schäden an der Kanalsohle gerechnet werden müssen. Deshalb hätte sich der Beklagte zu 2 gerade im Baustellenbereich streng an die allgemeinen Verkehrsregelungen halten müssen, zumal er nach Darstellung der Beklagten nicht gewußt habe, welcher Art die Arbeiten im Vorhafen der Schleuse gewesen seien. Die Beklagten könnten daher der Klägerin nicht entgegenhalten, nicht zusätzlich warnend durch Schifffahrtszeichen darauf hingewiesen zu haben, daß bei Abweichungen von den Vorschriften der Binnenschiffahrtsstraßenordnung ein besonders großer Schaden an der Kanalsohle möglich sei.

Diese Ausführungen sind, wie die Revision mit Grund rügt, nicht rechtsfehlerfrei.

Gewiß ist es den Schiffern verboten, "Anker, Trossen oder Ketten schleifen zu lassen" (§ 6.18 Nr. 1 BinSchStrO 1971 und 1985; § 6.18 Nr. 1 RheinSchPolVO 1981 und 1983; § 6.18 Nr. 1 MoselSchPVO 1981 und 1984; § 6.18 Nr. 1 DonauSchPVO 1970). Dadurch soll insbesondere vermieden werden, daß diese Gegenstände abreißen und zur Gefahr für andere Fahrzeuge werden (vgl. Bemm/Kortendick, Rheinschiffahrtspolizeiverordnung 1983 § 6.18 Rn. 1). Hingegen hat dieses Verbot mit dem Schutz der Sohle von Binnenwasserstraßen jedenfalls unmittelbar nichts zu tun. Das mag seinen Grund darin haben, daß diese normalerweise - auch bei Kanälen (vgl. Bl. 3 des Gutachtens des gerichtlichen Sachverstän-

digen) - beim Schleifenlassen eines Ankers keinen Schaden erleidet, wie die Beklagten unwidersprochen dargelegt haben. Offenbar deshalb ist es auch gestattet, den Anker schleifen zu lassen für kleinere Bewegungen auf Liege- und Umschlagstellen oder beim erlaubten Treibenlassen (vgl. § 6.18 Nr. 2 BinSchStrO 1985; § 6.18 Nr. 2 RheinSchPVO 1983; § 6.18 Nr. 2 MoselSchPVO 1984). Auch ist es trotz des allgemeinen Verbots nicht ungewöhnlich, daß Schiffer bei Manövern (vgl. auch § 6.18 Nr. 2 DonauSchPVO 1970) den Anker grasen lassen, insbesondere um bei störenden Wind- oder Strömungsverhältnissen den Kurs halten zu können oder andere Fahrzeuge nicht zu gefährden. Das ist der Klägerin, deren Wasser- und Schifffahrtsverwaltung mit den nautischen Gepflogenheiten der Schiffsführer vertraut ist, nicht unbekannt. Ferner weiß sie, wo im Einzelfall bei Bauarbeiten oder einer besonderen Beschaffenheit der Sohle diese durch das Schleifenlassen eines Ankers beschädigt werden kann. Diese Umstände gebieten es ihr, schon im eigenen Interesse durch geeignete Maßnahmen dafür zu sorgen, daß es im Bereich derartiger Stellen keinesfalls zu einem Schleifenlassen des Ankers seitens einzelner Schiffsführer bei nautischen Manövern oder aus sonstigen Gründen kommt. Das kann durch das Aufstellen des Tafelzeichens A 6 ("Ankerverbot und Verbot des Schleifenlassens von Ankern, Trossen oder Ketten"), durch eine vorübergehende Anordnung oder einen besonderen Hinweis geschehen. Unterläßt sie das, so ist darin "ein Verschulden gegen sich selbst" zu sehen, das nach § 254 BGB jedenfalls zu einer Kürzung ihres Schadensersatzanspruchs führen kann. Das liegt hier um so näher, weil bei einem Aufreißen der noch nicht verfestigten und ungeschützten Tonschicht durch einen schleifenden Anker

ein - erkennbar - ungewöhnlich hoher Schaden drohte, wie auch durch die Höhe der Schadensersatzforderung der Klägerin belegt wird (§ 254 Abs. 2 BGB).

Davon abgesehen trifft die Klägerin noch aus einem anderen Grunde der Vorwurf eines Mitverschuldens an der Entstehung des streitigen Schadens. Die Klägerin hatte, was sie nicht näher bestreiten konnte und sich außerdem mittelbar aus der Verfügung der Wasser- und Schifffahrtsdirektion West vom 7. Februar 1986 an das Neubauamt Datteln ergibt, etwa bis Mitte 1985 die Gepflogenheit, an Kanalbaustellen vor dem Beginn von Sohlenarbeiten das Tafelzeichen A 6 aufzustellen, wie es übrigens auch hier, allerdings erst nach dem streitigen Unfall, geschehen ist. Eine solche Übung mußte oder konnte bei den Schiffsführern den Eindruck hervorrufen, daß an Baustellen, an denen sich das Tafelzeichen A 6 nicht befunden hat, schleifende Anker keine Gefahr für die Kanalsohle darstellten. Auch der Beklagte zu 2 ist nach seinen unwidersprochenen Angaben in dem gegen ihn geführten Strafverfahren offensichtlich davon ausgegangen. Dem steht im Streitfall nicht die Anordnung des Wasser- und Schifffahrtsamts Duisburg-Meiderich vom 10. Juni 1983 entgegen, wonach "wegen Einbau einer Tondichtung der Wesel-Datteln-Kanal von km 1,985 bis 2,645 vom 22. August 1983 bis voraussichtlich 23. September 1983 in der Zeit von montags bis samstags, jeweils von 20.30 Uhr bis 5.30 Uhr, für den gesamten Verkehr gesperrt wird". Die Bekanntmachung war nach ihrem Inhalt für die Nachtfahrt von Bedeutung, hingegen wies sie nicht auf die Gefährdung der Kanalsohle durch schleifende Anker während der Bauzeit oder auf die strikte Beachtung des Verbots einer derartigen Maßnahme hin.

Grundsätzlich ist es Sache des Tatrichters, die in § 254 BGB vorgesehene Abwägung der beiderseitigen Verantwortlichkeit durchzuführen. Es entspricht jedoch ständiger Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes, daß das Revisionsgericht diese selbst vornehmen kann, wenn, wie hier, alle erforderlichen Feststellungen vom Tatrichter bereits getroffen sind. Die Abwägung führt - übereinstimmend mit den Ausführungen des Schiffahrtsgerichts - dazu, daß die Klägerin und die Beklagten (als Gesamtschuldner) jeweils die Hälfte des Schadens zu tragen haben. Die Klägerin hat es versäumt, die Gefährdung der Kanalsohle im Baustellenbereich bei Schleifenlassen eines Ankers durch einen besonderen Hinweis an die Schiffsführer deutlich zu machen. Der Beklagte zu 2 hat diesen Bereich unter Verstoß gegen die allgemeine Regelung

des § 6.18 Nr. 1 BinSchStrO 1971 mit grasendem Anker passiert. Anhaltspunkte dafür, daß der Schaden vorwiegend von der Klägerin oder dem Beklagten zu 2 verursacht worden ist, bestehen nicht.

Dr. Kellermann

Dr. Bauer

Bundschuh

Richter am Bundesgerichtshof Röhricht befindet sich in Urlaub und kann deshalb nicht unterschreiben.

Dr. Henze

Dr. Kellermann