

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 28/68

URTEIL

Verkündet am

13. März 1969

K a u f m a n n ,
Justizangestellte

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der C [REDACTED] de N [REDACTED] F [REDACTED] R [REDACTED] in S [REDACTED]-
[REDACTED], vertreten durch die Herren Pierre P [REDACTED], Präsi-
dent G [REDACTED], dieser vertreten durch Generaldirektor
Mr. Robert D [REDACTED],

Klägerin und Revisionsklägerin,

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

gegen

die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch den
Bundesminister für Verkehr, dieser vertreten durch
die Wasser- und Schifffahrtsdirektion in M [REDACTED],

Beklagte und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED]-

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 3. März 1969 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Dr. Kuhn und der Bundesrichter Dr. Nörr, Liesecke, Dr. Schulze und Fleck

für Recht erkannt:

Die Revision gegen das Urteil des Schiff-fahrtsobergerichts in Köln vom 29. Dezember 1967 wird auf Kosten der Klägerin zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Klägerin nimmt in Höhe von 52.246,30 DM die Beklagte als Trägerin der Verkehrssicherungspflicht für die Mosel aus einem Schiffsunfall in Anspruch, der sich am 24. August 1964 gegen 23 Uhr an der Eisenbahnbrücke Koblenz-Lützel ereignet hat. Sie ist die Eignerin des Schubbootes "Lyon", das sich am Tage des Unfalls mit dem leeren Leichter "Sanara 73" auf der Talfahrt befand. Das Schubboot ist 29,98 m lang und 10,97 m breit und hatte damals einen Tiefgang von 1,40 m. Mit dem vor dem Boot befindlichen Leichter (Breite 9,5 m, Tiefgang 0,55 m) hatte der Schubverband eine Länge von insgesamt 100 m und eine Breite von 10,97 m.

- 3 -

Nach der Ausfahrt aus der Schleuse Koblenz hielt der Führer des Schubzuges, Kapitän St., die gemäß § 64 Nr. 3 (mit Bild 52 a) MSchPVO durch Rauten (richtiger: auf der Spitze stehende quadratische Tafeln) gekennzeichnete linke Durchfahrtsöffnung der Eisenbahnbrücke an. Als der Schubzug im Begriff war, unter der Brücke hindurchzufahren, geriet das Schubboot mit der backbordseitigen Rundung der Kimmplatte gegen die Spundwandeneinfriedung des Fundaments des an seiner Backbordseite gelegenen Brückenpfeilers und erlitt Leckage. Um ein Absinken des Bootes zu verhindern, wurde es im Unterkanal der Moselmündung auf Grund gesetzt.

Zwischen den Parteien ist streitig, ob das Schubboot unter dem Brückenbogen oder einige Meter vor dem Brückenbogen auf der Spundwand gerakt hat.

Die senkrecht in das Flußbett eingerammte unter der Wasseroberfläche liegende Spundwand begrenzte das Fahrwasser der Brückendurchfahrt. Sie überragte bereits die frühere Sollsohle um mindestens 50 cm und lief anschließend in einer steilen Basaltböschung 1 : 1 aus. Die Spitze der am oberen Brückenrand nach Oberstrom hin angebrachten - stromabwärts gesehen - backbordseitigen Rauten lag zur Zeit des Unfalls genau lotrecht über der das Fahrwasser begrenzenden Spundwand. Inzwischen ist die Rauten um 70 cm zur Flußmitte hin versetzt worden.

Die Fahrrinne der Brückendurchfahrt ist an der nach Oberstrom hin gelegenen Seite der Brücke 15,70 m breit und verjüngt sich bis zu der nach Unterstrom gelegenen Brückenseite auf 14,25 m.



Die Klägerin ist der Ansicht, die Beklagte habe ihre Verkehrssicherungspflicht fahrlässig verletzt, da die Durchfahrt unter der Eisenbahnbrücke ihrer ganzen Anlage nach eine Gefahr für die Schifffahrt bedeutet habe. Im Hinblick auf die unzureichende Durchfahrtsbreite laufe ein Fahrzeug, das die Grenze des angezeigten Durchfahrtsraums anhalte, Gefahr, mit der vom Wasser überspülten Spundwand in Berührung zu kommen. Die Gefahr sei insbesondere für einen langen Schubverband bei Nacht um so größer, als die Brückendurchfahrt von der Schleuse zu Tal in einer Krümmung angesteuert werden müsse. Bezeichnenderweise habe die Beklagte die linke Begrenzungsraute daher nach dem Unfall auch zur Strommitte hin versetzen lassen. Zudem habe die Beklagte die ihr obliegende Verpflichtung zur Kennzeichnung des unter Wasser befindlichen Hindernisses fahrlässig vernachlässigt. Da die Stelle, wo das Boot gerakt habe, 7 m vor dem Brückenbogen liege, habe die am Brückenbogen angebrauchte Raute nicht die Fahrwasserbreite an der Unfallstelle angezeigt.

Eine zuverlässige Abwendung der von der Brückendurchfahrt ausgehenden Gefahr sei nur möglich gewesen, wenn die Beklagten Dalen gesetzt und durch Leitplanken verbunden hätte, an denen Fahrzeuge, die sich zwangsläufig der Fahrwasserbegrenzung näherten, hätten entlangrutschen können, ohne Schaden zu erleiden. Zum mindesten habe der Verlauf der Fahrrinne oberhalb der Brücke durch Bojen markiert und die Spundwand mit einer Leiste abgedeckt werden müssen.

Die Beklagte hat Klageabweisung beantragt und vorgetragen:

Das Boot habe unter dem Brückenbogen auf der Spundwand gerakt. Aber selbst wenn die Berührung einige Meter oberhalb erfolgt wäre, würde die durch die Raute angezeigte Fahrwassergrenze auch für diese Stelle gelten, weil der Vorpfeiler des linken Brückenpfeilers sich bis 14,50 m nach Oberstrom erstreckt und auf einer Länge von 12 m ebenso hoch wie der Pfeiler aus dem Wasser herausragt habe. Durch die lotrecht über der Spundwand befindliche Raute sei die Grenze der Fahrrinne ausreichend und vorschriftsgemäß gekennzeichnet. Die Spundwand gehöre nicht zur Fahrrinne, da nach § 64 MSchPVO die Durchfahrt nur zwischen den Rauten gestattet sei. Der Unfall sei allein auf eine fehlerhafte Navigation des Schubverbandes zurückzuführen, der die Durchfahrt nicht so angesteuert habe, daß er von der linken Spundwand einen genügenden Sicherheitsabstand gewahrt habe. Die Klägerin sei zu den Verhandlungen über die Schifffahrtsverhältnisse an den Brücken im Unterkanal Koblenz schon lange vor dem Unfalltage herangezogen worden; ihr seien daher die Fahrwasserverhältnisse an der Eisenbahnbrücke genau bekannt gewesen; noch zur Zeit der Havarie hätten die Schubverbände der Klägerin Versuchsfahrten auf der Mosel insbesondere bei Nacht durchgeführt. Es falle daher ausschließlich der Klägerin zur Last, wenn sie trotz der Breite des Schubverbandes und der engen Durchfahrtöffnung die Schiffsführung von "Lyon" über die Fahrwasserverhältnisse an der Brücke nicht informiert habe. Eine Kennzeichnung durch Bojen, die infolge des unterschiedlichen Wasserstandes umhergeschwojt hätten, hätte nur Gefahren über die Schifffahrt mit sich gebracht. Die Versetzung der Raute um 70 cm sei dadurch notwendig geworden, daß nach dem Unfall Bauarbeiten durchgeführt worden seien, durch die die Fahrrinne um 70 cm verengt worden sei. Daß die Durchfahrt unter der Eisenbahnbrücke nicht eine Gefahrenquelle darstelle, ergebe sich schon daraus, daß sich dort bis jetzt kaum Unfälle ereignet hätten.

Das Schiffahrtsgericht und das Schiffahrtsobergesamt haben die Klage abgewiesen. Mit der Revision, um deren Zurückweisung die Beklagte bittet, verfolgt die Klägerin ihren Klageantrag weiter.

Entscheidungsgründe:

1. Hinsichtlich der Unfallstelle hat das Berufungsgericht ausgeführt: Nach den Angaben des (das Ruder bedienenden) Steuermanns G. sei die Grundberührung erfolgt, als sich das Schubboot mit dem Steuerstuhl bereits unter der Brücke befunden habe. Aber auch wenn man von den Angaben des Kapitäns St. ausgehen wollte, nach denen das Boot bereits gerakt habe, als es sich noch 2 oder 3 m vor dem Brückenbogen befunden habe, stehe fest, daß die Schubeinheit mit ihrem Leichter bereits unter der Brücke gewesen sein müsse und ihren Kurs nach den an der Brücke angebrachten Rauten und den entsprechenden Lichtern habe ausrichten müssen.

Die Revision meint, es sei für die Revisionsinstanz davon auszugehen, daß das Boot 2 bis 3 m vor dem Brückenbogen oder sogar entsprechend der Behauptung der Klägerin 7 m davor gerakt habe.

Dem kann nicht gefolgt werden. Die Ausführungen des Berufungsgerichts zeigen, daß es sich nicht von der Unrichtigkeit der Aussage des Steuermanns G. hat überzeugen können, sondern es für möglich gehalten hat, daß diese Aussage richtig ist. Dann muß aber zu Lasten der beweispflichtigen Klägerin davon ausgegangen werden, daß das Boot unter dem Brückenbogen gerakt hat. Auf die Rügen der Revision, die sich gegen die Schlußfolgerungen der Hilfserwägung des Be-

rufungsgerichts richten, das Raken sei 2 bis 3 m vor dem Brückenbogen erfolgt, kommt es daher nicht an.

Hiernach war die Grenze der Fahrrinne durch die lotrecht über der die Böschung einschließenden Spundwand befindliche Raute genau und deutlich gekennzeichnet.

2. Die Revision ist der Ansicht, zur eigentlichen Fahrrinne gehöre auch deren Begrenzung, wenn diese mit unsichtbaren, unter Wasser liegenden Spundwänden gebildet werde. Vor allem bei Nacht sei es schwierig, aus der Beleuchtung durch Lichter die Begrenzung genau zu erkennen. Die Verkehrssicherungspflicht gebiete daher, entweder die gefährlichen Spundwände abzudecken oder die Markierungen, sei es vor der Brückendurchfahrt oder unmittelbar unter der Brücke, so zu legen, daß die Schifffahrt nicht zu Schaden komme.

Auch diese Rüge kann keinen Erfolg haben. Wenn § 64 Nr. 3 MSchPVO die Durchfahrt nur "zwischen" den Rauten oder Lichtern gestattet, so ist damit klargestellt, daß die Spundwände, die sich lotrecht unter diesen Zeichen befinden, nicht zur Fahrrinne gehören. Allerdings bezieht sich die Verkehrssicherungspflicht der Beklagten auch auf die Böschung (BGH VersR 1968, 1137), und es ist auch richtig, daß insbesondere eine durch eine Spundwand eingefriedete Böschung Gefahren mit sich bringt. Auf diese Gefahr ist aber hier dadurch aufmerksam gemacht, daß gerade für diese Stelle ausdrücklich verboten ist, die durch die Rautenspitze gekennzeichnete Fahrwasser-

grenze zu überschreiten. Muß die Schifffahrt schon im allgemeinen damit rechnen, daß die Standfestigkeit von Brückenpfeilern durch unter Wasser liegende Böschungen verstärkt wird, so gilt dies besonders für den vorliegenden Fall, wo die Schiffsführung von "Lyon" gerade mit Rücksicht auf die angebrachten Markierungszeichen damit rechnen mußte, daß die Pfeiler Böschungen hatten, die nicht befahren werden durften. Hier kommt erschwerend hinzu, daß die Klägerin nach dem unwidersprochen gebliebenen Vortrag der Beklagten über die Fahrwasserverhältnisse an der Brücke genau unterrichtet war.

Im Gegensatz zu sonstigen Fahrwasserzeichen (auf dem Rhein), die zur Kennzeichnung der Fahrrinne dienen und 5 m außerhalb der Grenzen der Rinnen ausgelegt werden (Kahlitz, Verkehrsrecht auf Binnenwasserstraßen BSchVO § 54 a Anm. II), sind die Fahrrinnenmarkierungen von Brückenöffnungen über den Rinnengrenzen selbst gesetzt. Bei sonstigen Zeichen ist daher eine Mindestentfernung von 5 m einzuhalten, während die Brückenmarkierungen die Fahrrinne ganz genau zu begrenzen haben und auch begrenzen können. Die Brückenmarkierung läßt nach den Vorschriften keinen Spielraum dahingehend, daß bei einer wenn auch geringfügigen Überschreitung der Grenze ein gefahrloses Fahren noch möglich ist. Davon hat jeder Schiffsführer auszugehen. Er kann sich nicht darauf berufen, daß außerhalb der zwischen den Zeichen gelegenen Fahrrinne befindliche, nicht sichtbare, weil unter Wasser liegende Hindernisse zusätzlich gekennzeichnet werden müßten. Ähnlich wie bei der Solltiefe (BGH VersR 1963, 551, 552) ist die Beklagte bei der Fahrrinnenbegrenzung, die durch das Verbotssymbol der Grenzüberschreitung gekennzeichnet ist, nicht gehalten, einen Sicherheitszuschlag vorzunehmen.

Der Schiffsführer muß selbst nach den Umständen des Einzelfalles entscheiden, welchen Sicherheitsabstand er von der Grenze der Fahrrinne zu wählen hat. Je mehr er sich der Grenze nähert, desto mehr erhöht sich die Gefahr, daß sein Fahrzeug bei auch nur geringfügiger Kursabweichung mit einem künstlichen oder natürlichen, unter der Wasseroberfläche befindlichen Hindernis, das bis an die Grenze der Fahrrinne hinreichen kann, in Berührung kommt. Der Schiffsführer darf es also nie so weit kommen lassen - das erkennt offensichtlich die Revision--, daß er die Grenze selbst berührt. Die Beklagte genügt ihrer Verkehrssicherungspflicht, wenn sie die Fahrrinnengrenze richtig und genau bezeichnet. Das ist hier für den Bereich unter dem Brückenbogen, wo das Schubboot gerakt hat, geschehen. Damit erübrigt sich eine Erörterung der Schlußfolgerungen, die die Revision daraus ziehen will, daß die Raute nach dem Unfall um 70 cm versetzt worden ist.

Die Schifffahrt kann durch ihre Maßnahmen die Beklagte nicht zwingen, die vorgesehene Fahrrinne zu erweitern (BGHZ 37, 69, 72; BGH VersR 1965, 336). Das Berufungsgericht hat festgestellt, daß der Schubverband der Klägerin die Eisenbahnbrücke in gestreckter Lage bei Einhaltung des gegebenen Abstandes von mindestens 1,50 m von den beiderseitigen Fahrrinnengrenzen hätte durchfahren können, ohne mit den Spundwänden in Berührung zu kommen. Bei sorgfältiger und aufmerksamer Navigation sei dies ohne Überforderung des Schiffsführers möglich gewesen. Wenn das Berufungsgericht in diesem Zusammenhang davon spricht, die Durchfahrt sei nicht mit einer "akuten Gefahr" verbunden gewesen, so will das nur besagen, daß - wie auch bei anderen Stellen von Binnenschiffahrtstraßen - das Na-

vigieren besondere Aufmerksamkeit erfordert, da sonst eine akute Gefahr eintreten kann. Das Berufungsgericht hätte hinzufügen können, daß an den Führer eines Schubverbandes besondere nautische Anforderungen zur Führung einer solchen Einheit zu stellen sind.

An alldem ändert nichts, daß den Bediensteten der Beklagten die Verhältnisse an der Brückendurchfahrt bekannt waren und sie mit der Möglichkeit rechneten, daß ein Fahrzeug, wenn es etwas verfehle, auf die Böschung kommen konnte. Durch richtige Navigation muß ein Verfallen verhindert werden. Das Schiffahrtsobergericht hat sich auch entgegen der Behauptung der Revision mit dem Vortrag der Klägerin auseinandergesetzt, daß das Wasser- und Schiffahrtsamt Koblenz in einem Bericht vom 1. März 1965 die Durchfahrt als "zweifelloos unliebsame Gefahrenquelle" bezeichnet hat. Ohne Rechtsfehler hat aber das Berufungsgericht ausgeführt, hieraus folge nicht, daß die Durchfahrt zur Unfallzeit verkehrsunsicher gewesen sei. Die Verkehrssicherungspflicht kann nicht so weit ausgedehnt werden, daß jede Gefahrenquelle beseitigt wird. Im vorliegenden Fall ist der Versicherungspflicht dadurch Rechnung getragen worden, daß die Grenzen der Fahrrinne genau bezeichnet waren. Ob bei einer Häufung von Unfällen wegen der nicht abgedeckten Spundwände weitere Maßnahmen im Rahmen der Verkehrssicherungspflicht geboten gewesen wären, kann dahinstehen, da ein solcher Sachverhalt nicht vorliegt. Zugunsten der Klägerin kann ihre Behauptung, die Beklagte habe nach dem Unfall solche Maßnahmen getroffen, als richtig unterstellt werden. Der daraus von der Revision gezogene Schluß auf eine zur Zeit des Unfalls

vorliegende Verletzung der Verkehrssicherungspflicht ist nicht gerechtfertigt. Da die Klägerin über Fahrwasserverhältnisse an der Brücke genau unterrichtet war, kann sie die Verantwortung für die Havarie nicht auf die Beklagte abwälzen.

Dr. Kuhn

Dr. Nörr

Liesecke

Dr. Schulze

Fleck