

II ZR 53/63

009

48

Verkündet
am 17. Dezember 1964
Schorm, Justizangestellter
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

I m N a m e n d e s V o l k e s

In dem Rechtsstreit

der N. V. H. [REDACTED] - en T. [REDACTED] "V. [REDACTED]" in
R. [REDACTED], vertreten durch ihre Direktoren daselbst,

Klägerin und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch die Wasser-
und Schifffahrtsdirektion Duisburg in Duisburg-Ruhrort,
Tausendfensterhaus,

Beklagte und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

hat der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die mündliche
Verhandlung vom 17. Dezember 1964 unter Mitwirkung des Senats-
präsidenten Dr. Fischer und der Bundesrichter Dr. Nörr, Liesecke,
Dr. Bukow und Dr. Schulze

für Recht erkannt:

Die Revision der Klägerin gegen das Urteil des
3. Zivilsenats des Oberlandesgerichts - Rhein-
schifffahrtsobbergerichts - in Köln vom 14.
Januar 1963 wird auf ihre Kosten zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Klägerin ist Eignerin des Schleppkahns "V [REDACTED] 71" (1.351 t, 80 m lang, 9,50 m breit). Sie macht mit der Klage Schadensersatzansprüche in Höhe von 54.070,96 hfl nebst Zinsen geltend wegen eines Schadens, der ihr am 26. März 1959 infolge Grundberührung ihres Kahns bei Rhöndorf erwachsen ist.

SK "V [REDACTED] 71" befand sich, mit 1.042 t Kohlen auf 2,08 bzw. 2,11 m abgeladen, auf der Bergfahrt im Schlepp des Motorschleppers "R [REDACTED]" auf erster Länge. Bei einem Wasserstand von 1,68 m Bonner und 1,71 m Kölner Pegel blieb der Kahn rechtsrheinisch in Höhe von km 642,95 auf einem großen, fest eingesandeten Stein sitzen, der eine Länge von 1,90 m, eine Breite von 1,60 m und eine Höhe von 0,53 m nach oberstrom hin und von 0,85 m nach unterstrom hin hatte. Der Stein lag vom Kopf der etwas oberhalb befindlichen Kribbe etwa 65 m entfernt stromwärts. Er ist im Spätsommer 1960 nach Sprengung von der Beklagten beseitigt worden.

Die Klägerin macht die Beklagte als Stromunterhaltungspflichtige wegen Verletzung ihrer Verkehrssicherungspflicht für den Unfall verantwortlich. Sie behauptet, ihr Kahn sei in zulässiger Weise abgeladen gewesen. Auch der Kurs des Schleppzugs auf der rechten Stromseite sei, wenn sich linksrheinisch weitere Bergfahrt befinde, seit vielen Jahren durchaus üblich. Bei dem gegebenen Wasserstand sei nicht der Drachenfelder Grund, sondern nur der Stein gefährlich gewesen. Von der Existenz desselben habe ihr Schiffsführer keine Kenntnis haben können. Der Stein habe im Fahrwasser der durchgehenden Schifffahrt, zumindest in unmittelbarer Nähe der Fahrrinne gelegen. Er hätte von der Beklagten längst zunächst gekenn-

- 3 -

zeichnet und dann beseitigt worden sein müssen, spätestens nachdem bereits am 30. August 1955 auf ihm in gleicher Weise der Kahn "de G [REDACTED] 27" festgeraten und die Gefährlichkeit des Steines eindeutig erkennbar gewesen sei. In der Folgezeit bis zu dem vorliegenden Unfall und noch danach hätte auch eine Reihe weiterer Schiffe dort gerakt und Schaden erlitten.

Die Beklagte hat bestritten, zur Kennzeichnung und gar zur Wegräumung des Steins verpflichtet gewesen zu sein, und behauptet, der Stein habe weder in der Fahrrinne oder in ihrer Nähe noch in dem nach nautischen Grundsätzen bei dem Wasserstand des Unfalltages überhaupt befahrbaren Strombereich gelegen. Er sei ein natürlicher Bestandteil des als besondere Gefahrenstelle bekannten Drachenfelser Grundes gewesen, der unter Berücksichtigung des Tiefgangs des Kahns und des Wasserbestandes nicht hätte befahren werden dürfen. In allen Fällen, in denen Schiffe auf den Stein geraten seien, habe eine nautisch fehlerhafte Fahrweise vorgelegen. Nicht nur der Unfallstein sei gefährlich gewesen, sondern der gesamte rauhe, mit Steinen besäte Grund stelle ein natürliches Hindernis im Strom dar. Auch noch nach der Beseitigung des Steins hätten an der fraglichen Stelle vier weitere Fahrzeuge gerakt. Die überwältigende Mehrheit der Bergfahrer habe immer den Gefahrenbereich des Drachenfelser Grundes gemieden. Die Führung des klägerischen Kahns habe sich den Unfall als Folge der fehlerhaften Fahrweise des Schleppzugs selbst zuzuschreiben.

Das Rheinschiffahrtsgericht hat die Klage dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt, das Rheinschiffahrtsobergericht hat sie abgewiesen. Mit der Revision erstrebt die Klägerin die Wiederherstellung des erstgerichtlichen Urteils. Die Beklagte bittet um Zurückweisung der Revision.



Entscheidungsgründe:

Nach der Feststellung des Berufungsgerichts ist der Kahn "V [REDACTED] 71" auf demselben Stein festgekommen, auf dem der Kahn "de G [REDACTED] 27" am 30. August 1955 gerakt hat. Die wegen des damaligen Schiffsunfalls gegen die Beklagte erhobene Klage ist abgewiesen worden. In diesem (künftig als Vorprozeß bezeichneten) Rechtsstreit hat sich der Senat in seinem Urteil vom 29. März 1962 II ZR 43/60 (BGHZ 37, 69; NJW 1962, 1051; VersR 1962, 513; Hansa 1963, 441) mit der Verkehrssicherungspflicht der Beklagten auf dem Rhein auseinandergesetzt. An den in diesem Urteil aufgestellten Grundsätzen wird festgehalten.

Das angefochtene Urteil hält sich im Rahmen dieser Grundsätze. Die von der Revision erhobenen Angriffe entbehren der Begründung.

1. Je nach dem Tiefgang eines Schiffes und dem Wasserstand kann die Unfallstelle Fahrwasser für die durchgehende Schifffahrt sein; denn die Unfallstelle kann und wird von der Bergfahrt befahren, soweit der Tiefgang eines Schiffes unter Berücksichtigung des Wasserstandes nach nautischen Grundsätzen die Benutzung dieses Fahrtweges zuläßt. Das bedeutet jedoch entgegen der Auffassung der Revision nicht, daß der Stein gekennzeichnet oder beseitigt werden mußte. Der erkennende Senat hat eine Kennzeichnungspflicht der Beklagten für Hindernisse im Fahrwasser außerhalb der Fahrrinne nur insoweit anerkannt, als Hindernisse neu entstehen und die Beklagte hiervon Kenntnis erhält. Um ein solches neues Hindernis handelt es sich jedoch nach der Feststellung des Berufungsgerichts nicht, vielmehr um eine seit langer Zeit bestehende Unebenheit im Gefahrenbereich des Drachenfelser Grundes. Die

von der Revision vertretene Auffassung, auch solche Hindernisse seien zu beseitigen, würde dazu führen, daß die Beklagte gezwungen wäre, die Fahrrinne zu erweitern, was nicht rechtens ist. Auch eine Kennzeichnung kommt nicht in Frage. Das Fahrwasser außerhalb der Fahrrinne kann überhaupt nicht gekennzeichnet werden, da es u.a. von der Abladetiefe des Schiffes abhängt. Theoretisch denkbar wäre nur, jeweils die flachste Stelle des Fahrwassers zu kennzeichnen. Das ist aber praktisch nicht durchführbar, da bei den außerordentlich zahlreichen Unebenheiten von Fahrwassergrund außerhalb der Fahrrinne eine überaus große Zahl von Gefahrenstellen gekennzeichnet werden müßte, eine zuverlässige Kennzeichnung auch nur durch Bojen erfolgen könnte, die nach der Erfahrung oft in kürzester Zeit von Schiffen abgefahren werden. Soweit geht die Verkehrssicherungspflicht der Beklagten nicht; ein solches Verlangen wäre unzumutbar.

Das Berufungsgericht hat daher mit Recht angenommen, daß im Hinblick auf den Wasserstand und die Abladetiefe des Kahns "V [REDACTED] 71" die Unfallstelle außerhalb des für den Kahn "V [REDACTED] 71" befahrbaren Strombereichs, also außerhalb des Fahrwassers des Kahnes lag, der Kahn daher unter Verletzung nautischer Grundsätze einen riskanten Kurs gefahren ist, für den die Klägerin die Beklagte nicht verantwortlich machen kann. Inwieweit für die Verletzung nautischer Sorgfaltspflicht der Kahnführer oder der Schleppzugführer oder beide verantwortlich sind, ist nicht Gegenstand des vorliegenden Rechtsstreits.

In ihren weiteren Angriffen will die Revision dartun, daß sich seit dem Unfall des Kahns "de G [REDACTED] 27" im Jahre 1955 bis zum Unfall des Kahns "V [REDACTED] 71" am 26. März 1959 eine völlig andere Schifffahrtsübung herausgebildet habe und damit ein anderer Sachverhalt als im Vorprozeß gegeben sei.

Es habe nämlich die Benützung der umstrittenen Strecke durch die Bergfahrt erheblich zugenommen; bei den verschiedenen Unfällen, die sich nach 1955 ereignet hätten, habe die Beklagte nicht untätig bleiben dürfen. Dem kann nicht zugestimmt werden. Der Revision kann zwar zugegeben werden, daß nach der Feststellung des Berufungsgerichts die Zahl der rechtsrheinischen Bergfahrer zugenommen hat. Dem steht aber die weitere Feststellung im angefochtenen Urteil nicht entgegen, daß die Bergfahrt in ihrer großen Mehrheit den ihr wohlbekannten Gefahrenbereich des Drachenfelser Grundes durchaus respektiert und sich, zwar auch rechtsrheinisch, aber in genügendem Abstand vom Grund entfernt hält, sofern nicht Wasserstand und Abladung ein unbedenkliches Überfahren des Grundes gestatten. Aus der zunehmenden Verkehrsdichte läßt es sich ohne weiteres erklären, daß die Bergfahrt unter Beachtung nautischer Sorgfaltspflicht bei entsprechender Abladetiefe und entsprechendem Wasserstand häufiger als früher den rechtsrheinischen Kurs wählt. Zu Unrecht beruft sich jedoch die Revision auf die Unfälle der Kähne "M [REDACTED]", "N [REDACTED] 8" und "V [REDACTED]", die nach der Unterstellung des Berufungsgerichts auf demselben Stein rakten. Denn in allen diesen Fällen wollten nach der Feststellung des Berufungsgerichts die Schiffsführer die Unfallstelle nicht befahren, sondern haben sich in ihrem Kurs außerhalb gehalten. Zu dem Raken kam es nur, weil die Kähne dem Ruder nicht gehorchten, sondern aus dem Ruder gelaufen sind. Zutreffend weist das Berufungsgericht darauf hin, daß solche nautischen Zwischenfälle genau so gut an jeder anderen Stelle zu einer Grundberührung als Folge des Auslaufens hätten führen können. Mit den Unfällen der Kähne "E [REDACTED] 14" und "Wilhelm E [REDACTED]" braucht sich das Berufungsgericht nicht zu befassen, da sich diese Unfälle nach dem Unfall des Kahns "V [REDACTED] 71" ereignet haben. Gerade der Umstand, daß bis zum Unfall der Kahn "V [REDACTED] 71" trotz des außerordentlich starken Bergverkehrs nur der Kahn "de

G [REDACTED] 27" unter Verletzung nautischer Sorgfaltspflicht die Unfallstelle befuhr und dabei rakte, zeigt die Richtigkeit der Auffassung des Berufungsgerichts, daß von einer Übung, die Unfallstelle in leichtfertiger Weise zu befahren, keine Rede sein kann, ganz abgesehen davon, daß sich eine solche Übung, wie der Senat im Vorprozeß ausgeführt hat, als Mißbrauch darstellen würde, die keine Maßnahmen der Beklagten im Rahmen ihrer Verkehrssicherungspflicht hätte auszulösen brauchen.

Die Ausführungen des Berufungsgerichts darüber, daß mit zunehmender Verkehrsdichte an dieser und anderen Gefahrenstellen zunehmend riskante Kurse gefahren werden, sind allgemeiner und beiläufiger Natur; sie vermögen die im übrigen getroffenen Feststellungen nicht in Frage zu stellen.

Da die Beklagte nicht verpflichtet war, den Stein zu kennzeichnen oder zu beseitigen, kommt es nicht darauf an, ob hierfür geringere oder höhere Kosten aufzuwenden gewesen wären.

118

- 8 -

Hiernach hat das Berufungsgericht die Klage mit
Recht abgewiesen. Die Kosten ihres erfolglosen Rechts-
mittels waren der Klägerin aufzuerlegen (§ 97 ZPO).

Dr. Fischer

Dr. Nörr

Liesecke

Dr. Bukow

Dr. Schulze