

C

Zur Verkehrssicherungspflicht für die mit Schüttsteinen
abgedeckte Uferböschung eines ausgewiesenen Schiffs-
platzes.

BGH, Urt. v. 5. Februar 1979 - II ZR 75/77 - Schiffahrts-
obergericht Köln
Schiffahrtsgericht
St. Goar

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 75/77

URTEIL

Verkündet am
5. Februar 1979
Kaufmann,
Justizobersekretärin
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch die Wasser-
und Schifffahrtsdirektion Südwest, diese vertreten durch
ihren Präsidenten Herrn A. [REDACTED], S. [REDACTED]-Ufer [REDACTED],
M. [REDACTED],

Beklagten und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

die Schweizerische Reederei und N. [REDACTED] AG, vertreten durch
die Herren Dr. W. Mu. [REDACTED], Direktor W. Sc. [REDACTED] und
Direktor R. G. [REDACTED], W. [REDACTED], B. [REDACTED],

Klägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

- 2 -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofes hat auf die mündliche Verhandlung vom 11. Dezember 1978 durch den Vizepräsidenten des Bundesgerichtshofes Stimpel und die Richter Dr. Schulze, Dr. Bauer, Bundschuh und Dr. Skibbe

für Recht erkannt:

Die Revision gegen das Urteil des Schiff-fahrtsobergerichts Köln vom 11. März 1977 wird auf Kosten der Beklagten zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Klägerin ist Eigentümerin des MS "E [REDACTED] 76". Sie nimmt die beklagte Bundesrepublik Deutschland wegen - angeblicher - Verletzung der Verkehrssicherungspflicht für die Bundeswasserstraße Mosel auf Schadensersatz in Anspruch.

MS "E [REDACTED] 76" erlitt am 15. Dezember 1973 bei einem Anlegemanöver auf dem - amtlich ausgewiesenen - Schiffsliegeplatz oberhalb der Moselschleuse St. Aldegund eine Leckage. Nach der Behauptung der Klägerin hat ein kegelförmiger Stein ein Loch in den Schiffsboden gedrückt. Dieser habe etwa 8 m aus dem linken Ufer ungefähr 45 bis 50 cm senkrecht aus der mit Schüttsteinen abgedeckten Böschung geragt. Nach seinem "Bewuchs" müsse er so schon lange gestanden haben. Die Klägerin hat beantragt, die Beklagte zur Zahlung von 74.885,62 DM nebst Zinsen zu verurteilen.



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



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

Demgegenüber hat nach dem Vorbringen der Beklagten MS "E[REDACTED] 76" beim Anlegen den eigenen Backbordbug-anker überlaufen und hierbei das Leck im Schiffsboden erhalten. Auch will die Beklagte den Liegeplatz vor der Havarie des MS "E[REDACTED] 76" letztmals im November 1973 mit Hilfe des Echolots ihres Meßschiffes "Mosel" auf Schiffahrtshindernisse abgesucht haben. Im übrigen hat sie vorgetragen, daß es bisher nicht möglich gewesen sei, geeignetes Gerät für eine umfassende und absolut sichere Überprüfung von Böschungen zu erwerben oder zu entwickeln.

Beide Vorinstanzen haben den Klageanspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Mit der Revision, deren Zurückweisung die Klägerin beantragt, erstrebt die Beklagte weiterhin die Abweisung der Klage.

Entscheidungsgründe:

I. 1. Das Schiffahrtsobergericht hat festgestellt, daß MS "E[REDACTED] 76" auf dem Liegeplatz im Oberwasser der Schleuse St. Aldegund beim Beigehen mit dem Vorschiff zum linken Ufer auf einen spitzen, etwa 45 cm aus der Böschung nach oben ragenden Stein geraten und leck geschlagen ist. Insoweit hat es für bedeutsam angesehen, daß die Schiffsjungen B[REDACTED] und St[REDACTED] während des Anlege-manövers einen Anstoß des MS "E[REDACTED] 76" wahrgenommen haben und der Taucher Gr[REDACTED] an der ihm von der Schiffsbesatzung bezeichneten Anstoßstelle einen etwa 45 cm aus der Böschung hervorstehenden Stein gefunden hat, dessen Konturen - nach dem vom Schiffahrtsgesamt eingeholten Gutachten der Staatlichen Materialprüfungsanstalt Darmstadt - eine große Ähnlichkeit mit denen des Lecks aufgewiesen haben. Zudem hat es das Schiffahrtsobergericht für ausgeschlossen gehalten, daß MS "E[REDACTED] 76" auf den eigenen Backbord-

buganker gelaufen sei, weil das Schiff bei dem Anlegen überhaupt keinen Anker gesetzt gehabt habe.

2. Entgegen der Ansicht der Revision sind die Feststellungen des Schiffahrtsobergerichts zur Schadensursache nicht auf Vermutungen gegründet; vielmehr beruhen sie auf einer eingehenden Würdigung des Beweisergebnisses. Auch hat das Schiffahrtsobergericht bei der Erörterung des Gutachtens der Staatlichen Materialprüfungsanstalt Darmstadt nicht die Beweislast zum Nachteil der Beklagten verkannt. Insoweit ist der Revision entgegenzuhalten, daß das Gutachten in erster Linie die von der Beklagten zu beweisende Gegenbehauptung betrifft, aus dem Fehlen bestimmter Spuren an dem Stein und an der Leckstelle sei zu schließen, daß MS "E[REDACTED] 76" eine Berührung mit dem eigenen Anker gehabt haben müsse und nicht gegen den von dem Taucher Gr[REDACTED] aufgefundenen und geborgenen Stein geraten sein könne. Ohne Erfolg muß ferner die Rüge bleiben, das Schiffahrtsobergericht habe verfahrenswidrig die Frage bejaht, ob MS "E[REDACTED] 76" auf dem Stein gerakt haben konnte, ohne an diesem Bruchspuren hinterlassen zu haben. Zwar haben sich bei dem Druckversuch, den die Staatliche Materialprüfungsanstalt Darmstadt mit dem Stein und einem aus dem Boden des MS "E[REDACTED] 76" stammenden Blechstück durchgeführt hat, ständig Splitter von der Nase des Steines abgelöst, weshalb nach Meinung der Gutachterin - trotz der sehr ähnlichen Form von Leckstelle und Stein - gegen den letzteren als Unfallursache spricht, daß er bei der Anlieferung zur Untersuchung keine Bruchspuren aufgewiesen hat. Jedoch besagt das Gutachten der Staatlichen Materialprüfungsanstalt Darmstadt weder ausdrücklich noch stillschweigend, daß an dem Stein in jedem Falle Bruchspuren hätten vorhanden sein müssen, wenn er als Ursache der Havarie des MS "E[REDACTED] 76" in Betracht kommen soll. Stattdessen wird aus der Zusammenfassung des Untersuchungsergebnisses am Schluß des Gutachtens das Gegenteil deutlich.

Dort heißt es, daß "ein endgültiger Nachweis, ob der Stein oder ein Anker das Leck verursacht hat, wohl nie zu erbringen sein wird, da weder an dem Stein noch an dem Leck Spuren zu finden sind und auch die Ankerform nicht mehr genau zu ermitteln ist". Jedenfalls mit Rücksicht darauf konnte das Schiffahrtsobergericht davon ausgehen, daß das Fehlen von Bruchspuren an dem Stein diesen als Schadensursache nicht ausschloß, und weiter anhand des sonstigen Beweisergebnisses die Überzeugung gewinnen, daß dieser das Loch in den Boden des MS "E[REDACTED] 76" gedrückt hat. - Schließlich sind auch alle sonstigen Rügen, welche die Revision gegen die Feststellungen des Schiffahrtsobergerichts zur Ursache der Leckage des MS "E[REDACTED] 76" erhoben hat, unbegründet. Insoweit sieht der Senat gemäß § 565 a ZPO von weiteren Ausführungen ab.

II. Nach Ansicht des Schiffahrtsobergerichts hat die Beklagte die Havarie des MS "E[REDACTED] 76" durch einen Verstoß gegen ihre Verkehrssicherungspflicht für die Mosel verschuldet. Auch hiergegen wendet sich die Revision jedenfalls im Ergebnis ohne Erfolg.

1. Zur Erfüllung der Verkehrssicherungspflicht der Beklagten gehört es, daß sie den der durchgehenden Schifffahrt zur Verfügung gestellten Teil der Wasserstraße turnusmäßig überprüft und je nach dem Ergebnis der Prüfungen Baggerarbeiten durchführt, Hindernisse beseitigt oder, solange das nicht möglich ist, die Gefahrenstelle kennzeichnet (SenUrt. v. 13. 10. 69 - II ZR 79/68, VersR 1969, 1132/1133). Das gilt ebenso für Liegeplätze, welche die Beklagte für die Schifffahrt ausweist, beispielsweise zum Übernachten oder zum Warten auf eine Schleusung. Denn dort hat sie ebenfalls die Wasserstraße für den Schiffsverkehr eröffnet. Ferner ist in diesem Zusammenhang zu beachten, daß jeder Stilllieger so nahe zum Ufer

beigehen muß, wie es sein Tiefgang und die örtlichen Verhältnisse gestatten (§ 7.01 Nr. 1 MoselSchPolVO; vgl. auch § 7.01 Nr. 1 RheinSchPolVO und § 7.01 Nr. 1 BinSchStrO). Er kann daher - je nach seiner Abladung und der Höhe des Wasserstandes - beim Anlegen, bei der Abfahrt oder beim Stillliegen selbst mit dem Schiffsboden auch über einen Teil einer etwa vorhandenen Böschung gelangen. Deshalb kann ein dort befindliches Hindernis für den Schiffsverkehr ebenso gefährlich werden wie ein solches, das in dem der durchgehenden Schifffahrt zur Verfügung gestellten Teil der Wasserstraße liegt oder sich gebildet hat (vgl. auch SenUrt. v. 4. 3. 74 - II ZR 66/72, VersR 1974, 768 f). Aus diesem Grunde darf sich der für die Böschung eines Liegeplatzes Verkehrssicherungspflichtige nicht, wie die Revision meint, damit begnügen, diese lediglich ordnungsgemäß herstellen und nach bekannt gewordenen Hindernissen absuchen zu lassen. Vielmehr muß er sie - im Rahmen des Zumutbaren und des Möglichen - ebenso kontrollieren und sichern wie den der Schifffahrt für die Reise oder das Stillliegen zur Verfügung gestellten Teil der Wasserstraße. Aus den von der Revision angeführten Entscheidungen des Senats (Urt. v. 29. 3. 62 - II ZR 43/60, BGHZ 37, 69 f; Urt. v. 8. 7. 68 - II ZR 97/66, VersR 1968, 1137) ergibt sich nichts anderes. Beide befassen sich überhaupt nicht mit der Verkehrssicherungspflicht für einen Schiffsliegeplatz.

2. Nach dem Vorbringen der Beklagten ist davon auszugehen, daß sie eine turnusmäßige Überprüfung der mit Schüttsteinen abgedeckten Böschung des Liegeplatzes oberhalb der Schleuse St. Aldegund nicht durchgeführt hat. Darin liegt nach ihrer Ansicht aber kein Verstoß gegen ihre Verkehrssicherungspflicht, weil bis heute keine Gerätschaften entwickelt worden seien, die geeignet wären, eine solche Böschung auf Neigung und Ebenflächigkeit zu überprüfen und damit zugleich Hindernisse aufzuspüren. Demgegenüber meint das

Schiffahrtsobergericht, dieser Umstand könne die Beklagte nicht "entlasten". Denn, wenn sie sich schon nicht entschließen könne, durch Errichten von Spundwänden (anstelle von Böschungen) für Liegeplätze zu sorgen, die mit den gegenwärtig bekannten Gerätschaften abgesucht werden könnten, so müsse sie die Böschungen der von ihr ausgewiesenen Liegeplätze regelmäßig durch Taucher untersuchen lassen, zumal sich die Schiffahrt darauf verlassen dürfe, daß sie gefahrlos zum Ufer beigehen könne, solange sie an einer Liegestelle nicht durch Schiffahrtszeichen angewiesen werde, einen bestimmten Abstand zum Ufer einzuhalten. Außerdem sei zu bedenken, daß Böschungen, die, wie hier, mit Schüttsteinen abgedeckt seien, sich - nach dem eigenen Vortrag der Beklagten - veränderten.

Es kann dahingestellt bleiben, ob diese Ausführungen des Schiffahrtsobergerichts den Angriffen der Revision standhalten. Insbesondere braucht weder erörtert zu werden, ob es für die Beklagte unzumutbar wäre, die Böschungen der Liegeplätze durch Spundwände zu ersetzen oder sie von Tauchern turnusmäßig absuchen zu lassen, noch, daß es ihr bisher nicht möglich gewesen sein soll, technische Geräte für eine einfache und sichere Kontrolle von Schüttböschungen entwickeln zu lassen. Denn sollte das alles zutreffend sein, so hätte die Beklagte durch das Aufstellen von Verbotsschildern oder von Hinweistafeln jedenfalls dafür sorgen müssen, daß die Schiffe, die einen von ihr ausgewiesenen Liegeplatz benutzen wollen und nach den bereits erwähnten schiffahrtspolizeilichen Bestimmungen so weit als möglich zum Ufer beigehen müssen, einen solchen Abstand zu diesem einhalten, daß sie von solchen Hindernissen auf dem nicht turnusmäßig überprüften Teil der Böschung nicht gefährdet werden können, die dort, insbesondere nach der Beschaffenheit der Böschung, ohne weiteres auftreten können. Soweit demgegenüber die Revision meint, mit einer derartigen

Beschilderung lasse sich für die Sicherheit der Schifffahrt nichts gewinnen, weil diese nach einer Auskunft der Schifferbörse vom 12. November 1973 gar nicht damit rechne, gefahrlos bis ans Ufer beugehen zu können, beachtet sie nicht, daß die Auskunft lediglich die Prüfungspflicht der Schiffsführer hinsichtlich der jeweils vorhandenen Wassertiefe betrifft (vgl. Schrifts. der Beklagten vom 24. März 1975 S. 14). Das hat mit der Sicherung eines Fahrzeugs vor etwaigen auf der Böschung eines Liegeplatzes liegenden oder aus dieser ragenden Hindernissen nichts zu tun. Gerade sie kann die Schiffsführung, wie bereits das Schiffahrtsgericht hervorgehoben hat, mit bordseitigen Mitteln nicht ausmachen. Auch wäre es ohne rechtliche Bedeutung, falls es im Interesse der durchgehenden Schifffahrt unerwünscht sein sollte, daß Stillieger einen bestimmten Uferabstand einhalten. Denn es kann nicht zu Gunsten der Zügigkeit des Schiffsverkehrs auf die Sicherung stillliegender Fahrzeuge vor bestimmten Gefahren verzichtet werden. Im übrigen geht es nicht an, bestimmte Risiken eines Liegeplatzes den Benutzern aufzubürden, obwohl der für dessen Sicherheit Verantwortliche durch klare Kennzeichnungen eine Gefährdung ausschließen und damit seiner Sicherungspflicht genügen kann.

3. Die Beklagte hat vor dem Schiffahrtsgericht vorgebracht, sie habe im November 1973, somit kurze Zeit vor der Havarie des MS "E[REDACTED] 76" den Liegeplatz St. Aldegund mit dem Echolot des Meßschiffes "Mosel" bis zum Fuß der Uferböschung kontrolliert (Schrifts. v. 19. 6. 75 S. 2, 3). Dieses Vorbringen hat sie in der Berufungsbegründung v. 8. 11. 76 S. 17 dahin erweitert, daß auch die Böschung des genannten Liegeplatzes überprüft worden sei. Hierzu hat das Schiffahrtsobergericht bemerkt, es handle sich insoweit um einen beweislosen Vortrag, der dem erstinstanzlichen Vorbringen der Beklagten widerspreche, Böschungs-

neigung und Ebenflächigkeit der Böschung würden nur nach Bekanntwerden eines Hindernisses überprüft, das dann im Tauchereinsatz geborgen werde. Es hat ihn deshalb für unglaublich angesehen. Insoweit handelt es sich um eine mögliche tatrichterliche Würdigung, die von der Revision, was nicht weiter zu begründen ist (§ 565 a ZPO), ebenfalls ohne Erfolg mit Verfahrensrügen angegriffen wird.

III. Das Schiffahrtsobergericht hat ein Verschulden der Führung des MS "E[REDACTED] 76" an der Havarie des Schiffes verneint. Sie sei mit ganz geringer Fahrt, fast im Stillstand mit dem Kopf ihres Fahrzeugs zum Ufer hin beige-gangen. Das sei nautisch nicht zu beanstanden, zumal sie habe darauf vertrauen dürfen, daß "im Bereich der Liege-stelle keine Hindernisse das Manöver gefährden konnten". Auch habe sie einen Matrosen, der einen Draht befestigen sollte, mit dem Schwenkbaum an Land setzen dürfen, da die Länge des Baumes hierfür ausgereicht habe, somit für die Durchführung dieses schiffahrtsüblichen Manövers keine Gefahr bestanden habe. Danach sei das Aussetzen eines Bei-bootes, um den Matrosen an Land zu bringen, nicht geboten gewesen.

Diese Ausführungen lassen entgegen der Ansicht der Revision keinen Rechtsfehler erkennen. Das - in nautischen Fragen besonders erfahrene - Schiffahrtsobergericht brauchte sich nicht sachverständig beraten zu lassen, um beurteilen zu können, ob MS "E[REDACTED] 76" einwandfrei oder falsch angelegt hat.

Stempel

Bundschuh

Dr. Schulze

Dr. Skibbe

Dr. Bauer