

Nachschlagewerk: ja
BGHZ: nein

BGB § 823 Dc, Ea

Zum Umfang der Verkehrssicherungspflicht für einen Hafen.

BGH, Urt. v. 12. Juni 1978 - II ZR 78/76 - Rheinschiffahrts-
obergericht Karlsruhe
Rheinschiffahrts-
gericht Mannheim

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 78/76

URTEIL

Verkündet am

12. Juni 1978

Justizobersekretärin

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der N. V., B. 15, 2 A., vertreten
durch ihren Vorstandsvorsitzenden Baron Arnold t'K. de R.
P. 5, B-1050 B. und den delegierten Ver-
walter Philippe v. t' H., M. 25, R./Nieder-
lande,

Klägerin und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. -

gegen

die Stadt Karlsruhe - Städt. Rhein-Häfen, vertreten
durch den Oberbürgermeister Otto D., W.
straße, K.,

Beklagte und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofes
hat auf die mündliche Verhandlung vom 12. Juni 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 Rheinschiff-
fahrtsobergerichts Karlsruhe vom 6. April 1976
wird auf Kosten der Klägerin zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Klägerin ist Eigentümerin des MS "N[REDACTED] 18".
Das Schiff fuhr am 29. August 1972 über Steuer in
das Mittelbecken der Städtischen Rhein-Häfen Karls-
ruhe. Dort wollte es zum Löschen anlegen. Es war achtern
auf 2,37 m abgeladen. In dem etwa 4 m tiefen Hafenwas-
ser geriet der Reifen eines Metallfasses in die Schiffs-
schraube und beschädigte sie. Wegen ihres Havarie-
schadens nimmt die Klägerin die beklagte Stadt Karls-
ruhe in Anspruch. Sie hat behauptet, die Beklagte habe
infolge ungenügender Überprüfung der Hafensohle das
Faß nicht rechtzeitig entdeckt und aus dem Hafenbecken
entfernt. Die Klägerin hat beantragt, die Beklagte
zur Zahlung von 27.758,36 DM nebst Zinsen zu verurteilen.

Die Beklagte bestreitet jedes Verschulden an dem
Unfall des MS "N[REDACTED] 18". Sie lasse die Hafensohle tur-
nummäßig zweimal im Jahr mit der Schleppkette nach un-
bekannten Schifffahrtshindernissen absuchen. Das sei
vor der Havarie des MS "N[REDACTED] 18" letztmals am 10. April 1972,
und zwar auch mit der gebotenen Sorgfalt, geschehen. Dabei



sei im Bereich der Unfallstelle ein Metallfaß nicht festgestellt worden. Dieses müsse entweder nach dem 10. April 1972 in das Wasser gelangt sein oder während der Untersuchung an diesem Tage unentdeckbar im losen Schlamm der Hafensohle gelegen haben.

Das Rheinschiffahrtsgericht und das Rheinschiffahrtsobergericht haben die Klage abgewiesen. Mit der - zugelassenen - Revision, deren Zurückweisung die Beklagte beantragt, verfolgt die Klägerin den Klageanspruch weiter.

Entscheidungsgründe:

I. Nach der Rechtsprechung des Senats ist in Streitfällen der vorliegenden Art die Zuständigkeit der Rheinschiffahrtsgerichte gegeben (BGHZ 60, 92 f).

II. Nach Ansicht des Berufungsgerichts stehen der Klägerin weder aus Vertrag noch nach § 823 Abs. 1 BGB Schadensersatzansprüche gegen die Beklagte zu. Vertragliche Beziehungen hätten zwischen den Parteien nicht bestanden. Auch habe die Beklagte ihre allgemeine Pflicht, für die Sicherheit des Schiffsverkehrs in ihren Rhein-Häfen zu sorgen, nicht verletzt. Für die turnusmäßige Überprüfung der Hafensohle auf unbekannt gebliebene, die Schifffahrt gefährdende Gegenstände sei ein jährlich zweimaliges Absuchen ausreichend. Auch sei die Schleppkette das hierfür am besten geeignete Mittel. Bei dem Abstreifen der Sohle des Mittelbeckens am 10. April 1972 sei die Kette sachgerecht gehandhabt und sorgfältig beobachtet worden. Sollte aber das Metallfaß, wie die Klägerin unter Beweisantritt behauptet habe, schon vor dem genannten Tage in dem Becken gelegen haben, so bedeute das nicht,

daß die Leute der Beklagten bei der damaligen Überprüfung unaufmerksam gehandelt hätten. Denn das Faß könne während des Abstreifens der Hafensohle noch kompakt so im Schlick gesteckt haben, daß es mit seiner runden Oberfläche der Kette keinen Widerstand geboten habe. Denkbar sei außerdem, daß der Faßreifen, der in die Schraube des MS "N[REDACTED] 18" geraten sei, erst nach dem 10. April 1972, etwa durch den Anker eines Schiffes, losgerissen worden sei.

III. Diese Ausführungen halten einer rechtlichen Nachprüfung stand.

1. Es kann offenbleiben, ob zwischen den Parteien, wie die Revision meint, ein privatrechtliches Vertragsverhältnis über die Benutzung der Karlsruher Rhein-Häfen durch das MS "N[REDACTED] 18" der Klägerin bestanden hat. Ein solches Verhältnis hätte ohne besondere Absprache keine weitergehenden Pflichten der Beklagten für die Sicherheit des MS "N[REDACTED] 18" beim Befahren der Häfen begründet, als sie dieser bereits auf Grund ihrer allgemeinen Verkehrssicherungspflicht obgelegen haben. Auch stünde die Klägerin, wie noch unten unter Ziffer 3 näher dargelegt wird, in einem solchen Falle beweismäßig nicht besser als hinsichtlich des Anspruchs wegen Verletzung der Verkehrssicherungspflicht.

2. Es ist Sache des Tatrichters, im Einzelfall unter Berücksichtigung aller Umstände festzustellen, ob und in welchen Zeitabständen der für einen Hafen Verkehrssicherungspflichtige die Hafensohle nach unbekannten, dem Schiffsverkehr gefährlichen Gegenständen abzusuchen hat und welche Mittel er hierfür einsetzen muß (vgl. Senatsurt. v. 13. 10. 1969 - II ZR 79/68, VersR 1969, 1132, 1133). Im Streitfall ist das Berufungsgericht auf Grund der Auskunft des Wasser- und Schifffahrtsamts Mannheim vom 8. August 1974, ferner anhand der Empfehlung des Technischen Ausschusses Binnenhäfen über die Wahrnehmung der

Verkehrssicherungspflicht (Fahrwasser) in Binnenhäfen idF vom 13. März 1975 und weiter nach der tatsächlichen Handhabung der Sohlenüberprüfung in den Rheinhäfen Basel, Kehl, Mannheim, Mainz, Köln, Neuss, Düsseldorf und Duisburg-Ruhrort zu der Feststellung gekommen, daß ein jährlich zweimaliges Absuchen der Sohle nach unbekannt gebliebenen Gegenständen zur Erfüllung der Verkehrssicherungspflicht genüge und die Schleppkette das hierfür am besten geeignete Mittel sei. Dagegen wendet sich die Revision ohne Erfolg mit Verfahrensrügen:

a) Zwar trifft es zu, daß die Verwaltungen der Häfen Köln und Düsseldorf - nach einer jeweils von ihnen erteilten Auskunft - für das turnusmäßige Absuchen der Hafensohle neben oder anstelle der Schleppkette andere Mittel (Echolot, Echograph, Peilstangen, kleine Spezialanker) verwenden. Die genannten Mittel sind aber, wie das Berufungsgericht der Auskunft des Wasser- und Schifffahrtsamts Mannheim vom 8. August 1974 ohne weiteres entnehmen konnte, für ein solches Absuchen erheblich weniger geeignet als die - von zwei auf gleicher Höhe mit Parallelkurs und gleicher Geschwindigkeit fahrenden Schiffen - geschleppte Kette. Daß es ein noch besseres Mittel zum Absuchen der Hafensohle gibt, hat überdies auch die Klägerin nicht behaupten können.

b) Richtig ist es, daß die Verwaltung der Mainzer Häfen dem Berufungsgericht mit Schreiben vom 21. Oktober 1975 mitgeteilt hat, sie verspreche sich nicht viel von einem regelmäßigen Absuchen der Hafensohle nach Schifffahrtshindernissen, weil die Ergebnisse solcher Kontrollen zu sehr vom Zufall abhingen. Jedoch brauchte das Berufungsgericht aus einer solchen Einzelmeinung nicht, wie die Revision meint, zu schließen, daß das Abstreifen der Hafensohle mit der Schleppkette grundsätzlich ein unzulängliches Verfahren mit unsicheren, zufälligen Ergebnissen sei.

c) Zuzugeben ist der Revision hingegen, daß beim Einsatz der Schleppkette - insbesondere wegen der Breite des an der Kaimauer entlangfahrenden Schleppschiffes und der notwendigen Befestigung der Kette an dessen der Kaimauer abgewendeten Seite - ein etwa 5 bis 6 m breiter Streifen neben der letzteren nicht überprüft wird. Diesem Mangel wird der Verkehrssicherungspflichtige dadurch abhelfen müssen, daß er den Streifen mit einem anderen Mittel (z. B. kleinen Schleppankern oder einem Greifer) absucht, was hier offenbar nicht geschehen ist. Indes ist das für den Klageanspruch ohne Bedeutung, weil das Metallfaß etwa 20 m seitlich der Kaimauer und damit in einem Bereich gelegen hat, den die Beklagte am 10. April 1972 mit der Schleppkette überprüft hat.

3. Entgegen der Ansicht der Revision beruht die Feststellung des Berufungsgerichts, das Schiffspersonal habe beim Abstreifen der Hafensohle am 10. April 1972 die Schleppkette sachgerecht gehandhabt und sie sorgfältig beobachtet, nicht auf einer Verkennung der Beweislast.

Grundsätzlich hat der Geschädigte, der von einem Dritten Schadensersatz verlangt, darzutun und zu beweisen, daß dieser den Schaden schuldhaft verursacht hat. Das gilt unabhängig davon, ob der Geschädigte den Anspruch auf die Verletzung vertraglicher Pflichten oder auf einen Verstoß gegen die §§ 823 ff BGB stützt. Nun ist es allerdings in der Rechtsprechung - jedenfalls bei bestimmten Vertragsarten - seit langem anerkannt, daß sich bei Ansprüchen wegen positiver Forderungsverletzung der Verletzer entlasten muß, wenn sich aus der Sachlage zunächst der Schluß rechtfertigt, daß er die ihm obliegende Sorgfaltspflicht verletzt habe, und wenn die Schadensursache aus einem Gefahrenkreis hervorgegangen ist, für den er verantwortlich ist (BGH, Urt. v. 19. 10. 1977 - II ZR 122/75, VersR 1978, 85, 87; vgl. auch Senatsurt. v. 8. 5. 1958 - II ZR 304/56, BGHZ 27, 236, 238). Jedoch

kommt diese Rechtsprechung der Klägerin nicht zugute, selbst wenn man zu ihren Gunsten annimmt, daß sie zu der Beklagten in einem vertraglichen Benutzungsverhältnis gestanden hat oder daß die "Beweislastverteilung nach Gefahrenbereichen" auch bei der Geltendmachung von Ansprüchen aus Verletzung der Verkehrssicherungspflicht eingreift. Mit ihrer gegenteiligen Ansicht übersieht die Revision, daß im Streitfall die Sachlage zunächst nicht den Schluß rechtfertigt, die Beklagte bzw. ihre Leute hätten beim Absuchen der Sohle des Mittelbeckens am 10. April 1972 nicht mit der notwendigen Sorgfalt gehandelt, d. h. einen objektiven Pflichtverstoß begangen. Insbesondere ergibt sich eine solche Folgerung nicht aus dem - für den Revisionsrechtszug zu unterstellenden - Umstand, daß sich das Metallfaß bereits zum Zeitpunkt der letzten Überprüfung vor der Havarie des MS "Navex 18" in dem Mittelbecken befunden hat. Denn das allein kann noch keine objektive Pflichtverletzung der Beklagten bzw. ihrer Leute begründen. Vielmehr wäre insoweit außerdem erforderlich, daß das Faß zu jenem Zeitpunkt eine Lage innehatte, die sein Auffinden beim Absuchen mit der

Schleppkette ermöglicht hätte. Hierfür gibt die Sachlage aber nichts her. Nach den Ausführungen des Berufungsgerichtes ist es durchaus möglich - und das geht zu Lasten der jedenfalls für einen objektiven Pflichtverstoß beweispflichtigen Klägerin -, daß das Faß während der Überprüfung am 10. April 1972 so im Schlamm des Hafengrundes gesteckt hat, daß die Schleppkette ohne Widerstand über dessen runde Außenseite hinweggleiten konnte. Danach beruht die Annahme des Berufungsgerichts, die Leute der Beklagten hätten beim Absuchen der Hafensohle mit der gebotenen Sorgfalt gehandelt, nicht auf einer Verkenntung der Beweislast.

Stempel

Dr. Schulze

Dr. Bauer

Bundschuh

Dr. Skibbe