

2017 075 17

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 79/68

URTEIL

Verkündet am

13. Oktober 1969

Heil,

Justizhauptsekretär

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch die
Wasser- und Schifffahrtsdirektion M[REDACTED], M[REDACTED],
U[REDACTED]straße [REDACTED],

Beklagte und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

gegen

die N.V. N[REDACTED] R[REDACTED] R[REDACTED],
W[REDACTED], vertreten durch den Vorstand daselbst,

Klägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat
auf die mündliche Verhandlung vom 13. Oktober 1969
unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Dr. Kuhn und
der Bundesrichter Dr. Schulze, Fleck, Stimpel und
Dr. Bauer

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Beklagten wird das Urteil
des Schiffahrtsobergerichts Köln vom 9. April 1968
aufgehoben und die Sache zur anderweiten Verhand-
lung und Entscheidung, auch über die Kosten der
Revision, an das Berufungsgericht zurückver-
wiesen.

Von Rechts wegen

- 3 -

Tatbestand:

Am 19. Juli 1965 rakte das der Klägerin gehörende MS "Neska 91" bei Mosel-km 55,5 (Stauhaltung Müden) und wurde beschädigt. Das Schiff befand sich mit einer Ladung von 812 t Feinkohle auf Bergfahrt.

Die Klägerin verlangt von der Beklagten Ersatz ihres auf 14.650,33 hfl bezifferten Unfallschadens. Sie wirft der Beklagten Verletzung der ihr obliegenden Verkehrssicherungspflicht vor. Hierzu hat sie vorgetragen, die Beklagte habe die Fahrrinne im Bereich der Unfallstelle vor dem Unfall letztmals im Dezember 1964 überprüft; dies habe zur Folge gehabt, daß sie eine 6 m breite Felsplatte, die die Solttiefe an der Unfallstelle etwa 30 cm überragt habe, vor dem Unfall nicht gefunden und beseitigt habe.

Die Beklagte bestreitet, daß MS "Neska 91" innerhalb der Fahrrinne Grundberührung gehabt habe. Weiter hält sie den Vorwurf, ihre Verkehrssicherungspflicht verletzt zu haben, für unbegründet. Sie habe nämlich wegen des von Dezember 1964 bis Juli 1965 vorhandenen hohen Wasserstands erst Anfang Juli 1965 wieder mit einer laufenden Kontrolle der Fahrrinne beginnen können. Auch könne das plötzliche Hineinragen der Felsplatte in die Solttiefe nur dadurch erklärt werden, daß ein schleppender Anker die Felsplatte aus der Flußsohle hochgerissen habe.

Beide Vorinstanzen haben den Klaganspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Mit der Revision

Hinweis: Auch Teile der Urteilsammlung sind als Datenbank nach §§ 87a ff. UrhG geschützt.



verfolgt die Beklagte ihren Klagabweisungsantrag weiter. Die Klägerin beantragt, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

Das angefochtene Urteil hält, wie die Revision mit Recht rügt, einer rechtlichen Nachprüfung nicht stand.

1. Der Beklagten obliegt, wie sie nicht in Abrede stellt, die Verkehrssicherungspflicht für den durchgehenden Schiffsverkehr auf dem inländischen Teil der Mosel. Sie ist deshalb gehalten, den der durchgehenden Schifffahrt zur Verfügung gestellten Teil des Fahrwassers im Rahmen des Möglichen und Zumutbaren zu sichern (BGHZ 37, 69 f). Hierzu gehört, daß die Beklagte, da sie es auch übernommen hat, die Fahrrinne in einer bestimmten Breite und Tiefe zu erhalten, turnusmäßig den Zustand der Fahrrinne überprüft und je nach dem Ergebnis dieser Prüfungen die Fahrrinne ausbaggert, Hindernisse beseitigt oder, solange eine Beseitigung nicht möglich ist, kennzeichnet (BGH aaO). Wie oft sie die Fahrrinne innerhalb eines bestimmten Zeitraums zu überprüfen hat, beurteilt sich nach den jeweiligen Gegebenheiten. Ist beispielsweise wegen der Kraft des strömenden Wassers oder nach der Beschaffenheit des Flußbetts oder unter Berücksichtigung des Verkehrs mit ständigen oder häufigen Veränderungen der Flußsohle in einem bestimmten Gebiet zu rechnen,

so muß die Beklagte, sofern möglich und zumutbar, die turnusmäßige Überprüfung der Fahrrinne in diesem Gebiet in zeitlich dichter Reihenfolge durchführen. Unterliegt hingegen die Flußsohle in einem anderen Bereich nach den bisherigen Erfahrungen nur geringfügigen Veränderungen, so kann die Beklagte sich dort mit einer Überprüfung in zeitlich größeren Abständen begnügen. Dabei ist es Sache des Tatrichters, im Einzelfall unter Berücksichtigung aller Umstände, gegebenenfalls nach Zuziehung eines Sachverständigen, festzustellen, zu welchen Zeitpunkten jeweils eine turnusmäßige Überprüfung der Fahrrinne erfolgen muß.

2. Das Berufungsgericht hat festgestellt, daß die Mosel in der Zeit von Januar bis Mai 1965 Hochwasser führte. Dieser Umstand konnte nach der Auffassung des Berufungsgerichts ein im einzelnen nicht vorhersehbares, starkes Geschiebe in der Flußsohle bewirken. Die gleiche Wirkung konnte nach den weiteren Darlegungen des Berufungsgerichts dadurch eintreten, daß der Schiffahrtsweg im Bereich der Unfallstelle "erst kürzlich eröffnet" worden war und die Fahrrinne noch frische Ausbaggerungen aufwies. Hieraus ergab sich nach der Meinung des Berufungsgerichts die Pflicht der Beklagten, die turnusmäßige Überprüfung der Fahrrinne "in kürzeren Zeiträumen" oder, wie es an anderer Stelle des angefochtenen Urteils heißt, "besonders häufig" vorzunehmen. Von dieser Pflicht, so führt das Berufungsgericht weiter aus, sei die Beklagte auch dann nicht vorübergehend befreit gewesen, wenn sie die Fahrrinne mit den ihr zur Verfügung stehenden Geräten

(Echolot, Echograph, Peilrahmen) in der Zeit von Januar bis Anfang Juli 1965 wegen des hohen Wasserstands der Mosel nur in beschränktem Umfang habe überprüfen können; denn die Beklagte habe sich "rechtzeitig in den Besitz von auf der Mosel verwendbaren Meßschiffen setzen müssen, die ihr eine zuverlässige Kontrolle der Fahrrinne auch unter den besonderen Verhältnissen des Frühjahrshochwassers gestattet hätten", zumindest habe sie hierfür durch die "rechtzeitige Entwicklung von auf der Mosel verwendbaren Meßschiffen Sorge tragen müssen". Wegen der dargelegten Pflichtverletzung, so meint das Berufungsgericht schließlich, sei die Beklagte der Klägerin zum Ersatz ihres Unfallschadens verpflichtet.

3. Diese Ausführungen halten einer rechtlichen Nachprüfung nicht stand.

a) Die Beklagte hat in der schriftlichen Berufungsbegründung vom 26. Januar 1968 eingehend dargelegt, warum sie nach der im Dezember 1964 erfolgten Gesamtaufnahme der Fahrrinne in der Stauhaltung Müden erst am 5. Juli 1965 mit einer weiteren turnusmäßigen Überprüfung der Fahrrinne in diesem Gebiet beginnen konnte. In diesem Zusammenhang hat sie vorgetragen, daß Fachleute die bisherigen Meßschiffe als für die Mosel ungeeignet abgelehnt hätten und erst neue Meßschiffe hätten entwickelt werden müssen, "die jetzt als brauchbares Gerät eingesetzt werden". Damit hätte sich das Berufungsgericht auseinandersetzen müssen, wenn es zu der Annahme gelangen wollte, die Beklagte habe derartige Meßschiffe bereits bis zum Frühsommer 1965

erwerben oder deren abschließende Entwicklung bis zu diesem Zeitpunkt veranlassen können.

b) Die Pflichtwidrigkeit, welche das Berufungsgericht der Beklagten vorwirft, kann nur dann ursächlich für die Grundberührung des MS "Neska 91" gewesen sein, wenn die Untiefe bereits zu dem Zeitpunkt vorhanden war, zu dem die letzte turnusmäßige Überprüfung der Fahrrinne vor dem Unfalltag hätte erfolgen müssen. Denn nur dann hätte die Beklagte vor dem Unfall die Gefahrenstelle erkennen und beseitigen können. Zu diesem Punkte hat das Berufungsgericht aber keine Ausführungen gemacht.

4. Die dargelegten Mängel nötigen zur Aufhebung des angefochtenen Urteils und zur Zurückverweisung der Sache an das Berufungsgericht. Einer Erörterung der weiteren Revisionsrügen bedarf es nicht.

Dr.Kuhn Dr.Schulze Fleck Stimpel Dr.Bauer