

41

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 1/64

URTEIL

Verkündet am
22. November 1965
Schorm,
Justizangestellter
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der Bundesrepublik Deutschland, Wasser- und Schifffahrts-
Verwaltung, vertreten durch die Wasser- und Schifffahrts-
Direktion M [REDACTED],

Beklagte und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Freiherr von Stackelberg -

gegen

die A [REDACTED] - Versicherungs-AG K [REDACTED],
vertreten durch den Vorstand,

Klägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] - .

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 22. November 1965 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Dr. Fischer und der Bundesrichter Dr. Nörr, Dr. Bukow, Dr. Schulze und Stimpel für Recht erkannt:

Auf die Revision der Beklagten werden die Urteile des Amtsgerichts - Schiffsgerichts - Dortmund, den Parteien an Verkündungs Statt zugestellt am 17. Mai 1963, und des 7. Zivilsenats des Oberlandesgerichts - Schiffsgerichts - Hamm vom 25. Oktober 1963 teilweise aufgehoben und geändert.

Die Klage wird im vollen Umfange abgewiesen.

Der Klägerin werden die Kosten des Rechtsstreits auferlegt.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Am 14. April 1959 stieß das zu Berg (in östlicher Richtung) fahrende Motorschiff "B [REDACTED] IV" auf dem Datteln-Hamm-Kanal (km 35,8) beim Passieren der Engstelle unter der Eisenbahnbrücke in Hamm auf ein Hindernis und sank unmittelbar darauf. Die Klägerin, bei der das Schiff versichert war, hat für die Regulierung dieses Schadensfalls 36.106,51 DM aufwenden müssen, welche sie nunmehr von der Beklagten mit der Behauptung erstattet verlangt, diese sei ihrer Verkehrssicherungspflicht nicht in hinreichendem Umfange nachgekommen.

Seit 1956 führte das der Beklagten unterstehende Wasser- und Schiffsamt M. in mehreren Bauabschnitten Arbeiten zur Verbreiterung der Durchfahrt unter der Eisenbahnbrücke durch. Als 1957 am nördlichen Kanalufer die Böschungen vor den Spundwänden ausgebaggert wurden konnte ein schwerer Betonblock westlich der Brücke nicht entfernt werden, weil dort aus technischen Gründen nicht genügend große Sprengladungen angebracht werden dürfen. Der Betonblock wurde deshalb durch 2 Bojen gekennzeichnet, die je 4 m seitlich des Blocks in 3,50 m Uferabstand verlegt wurden.

Die Durchfahrt unter der Eisenbahnbrücke war seinerzeit einschiffig. Da der Kanal eine Kurve beschreibt, war es in die Engstelle einfahrenden Schiffen nicht möglich, etwaige entgegenkommende frühzeitig auszumachen. Beiderseits der Engstelle waren in gehörigem Abstand die vorgeschriebenen Engstellenzeichen angebracht. Außerdem war beiderseits der Brücke ein auf den Kopf gestelltes rotes Tafelquadrat mit der weißen Aufschrift "Signal" aufgestellt. Als im November 1958 ein weiterer Bauabschnitt (Betontreidelsteg am südlichen Ufer unmittelbar vor der Brücke) begonnen wurde, brachte die Beklagte zusätzlich auf beiden Seiten der Brücke (auf der Westseite bei km 35,66) an einer Holzstange, die in ein in der Böschung einbetoniertes Rohr eingesteckt und daher drehbar eingerichtet war, zwei übereinanderliegende rechteckige rote Tafeln mit ca. 1 m freiem Zwischenraum an (wie Bild 30 der Anlage zur Binnenschiffahrtspolizeiverordnung vom 12.4.1939). Diese roten Tafeln sollten, wenn sie den sich der Brücke nähernden Schiffen zugedreht waren, als Sperrzeichen gelten.

Bei den im November 1958 begonnenen Arbeiten war es erforderlich, daß innerhalb der Engstelle Arbeitsprähme



zur Materialübernahme eingesetzt wurden. Wenn ein Prahm dort eingesetzt war, konnten andere Schiffe nicht vorbeifahren. Zur Sicherung der Strecke wurden sodann vor Beginn der Arbeitszeit die mit zwei roten Tafeln versehenen Holzstangen als Sperrzeichen so gedreht, daß sie für die herannahende Schifffahrt sichtbar waren. Wenn nicht gearbeitet wurde, waren die Schilder in west-östlicher Richtung beigesdreht. Da auch während der Arbeiten unter der Brücke die Schifffahrt möglichst wenig behindert werden sollte, kam es vor, daß die vor den roten Tafeln anhaltenden Schiffe, soweit dies nach Absprache zwischen Prahmführer und einem als Wahrschauer abgeordneten Arbeiter geboten erschien, durchgewinkt wurden. Diese Schiffe passierten alsdann die Engstelle, nachdem der Arbeitsprahm aus dem Brückenbereich in Ruhestellung verholt hatte, während die zur Sperrung aufgestellten Tafeln unverändert in ihrer der Schifffahrt zugedrehten Stellung verblieben. Diese Regelung sprach sich in Schifffahrtskreisen herum und war auch dem Schiffsführer Alfred S. [REDACTED] vom MS "B. [REDACTED] IV" bekannt, der die Strecke in beiden Richtungen häufiger befahren und die Brückendurchfahrt mehrere Wochen vor dem Unfalltage zuletzt passiert hat.

Am 13. April 1959 wurde erstmalig seit der Wiederaufnahme der Arbeiten an der Baustelle ein Schwimmgreifer eingesetzt. Dieses Arbeitsfahrzeug - SG 102 - lag am südlichen Ufer, und zwar gegenüber den am nördlichen Ufer zur Bezeichnung der bereits erwähnten Untiefe (Betonblock) ausgelegten roten Bojen. Von der Boje bis zur am weitesten ins Fahrwasser hineinragenden Ekkante des SG 102 betrug nunmehr die schmalste Stelle des freien Fahrwassers 9,25 m. Neben dem SG 102 befand sich während der Arbeiten ein Arbeitsprahm. Da das Fahrwasser alsdann bis auf weniger als 5 m in Bojenhöhe eingeengt war, sollte die Strecke während der Arbeitszeit völlig gesperrt sein.

Als das MS "B [REDACTED] IV" (56 m lang, 8,24 m breit, mit 620 to Rheinsand ca. 2 m tief abgeladen) sich am 14. April 1959 von Datteln kommend gegen 9.30 Uhr der Engstelle näherte, fand es dort die roten Tafeln in Sperrstellung vor. Es war seitens der Baustellenleitung vorgesehen, die Baustelle während der gesamten Arbeitszeit gesperrt zu halten und sie nur in der Arbeitspause zwischen 12 und 14 Uhr für die Durchfahrt freizumachen. Als das MS "B [REDACTED] IV" die roten Tafeln erreichte, stoppte der Schiffsführer ab, gab Achtungssignal und fuhr alsdann mit verlangsamter Fahrt - etwa 3 bis 3,5 km/h - auf die Engstelle zu. Der zu dieser Zeit noch schräg zum Fahrwasser neben dem Bagger liegende Prahm wurde alsdann beigeholt und kam unmittelbar östlich des Baggers zu liegen. Als sich "B [REDACTED] IV" mit dem Steuerstuhl etwa in Höhe der Bojen befand, wurde es plötzlich durch Auflaufen auf ein Hindernis gebremst, setzte seine Fahrt voraus jedoch fort. Kurz hinter der Brücke bei km 36,1 lief das Schiff, das an der Backbordseite leck geschlagen war, auf Grund.

Die Klägerin hat vorgetragen, auf wiederholtes Signal von "B [REDACTED] IV" sei der schräg zum Fahrwasser hin liegende Prahm verholt worden. Eine auf dem Arbeitsfahrzeug stehende Person habe Armbewegungen in Richtung des Motorschiffes gemacht. Der Schiffsführer S [REDACTED] habe in der Annahme, daß es sich entsprechend den früher gemachten Erfahrungen um den Wahrschauer gehandelt habe, langsam Fahrt aufgenommen, wobei er das Achtungssignal nochmals wiederholt habe. Das Schiff sei bereits unter der Brückendurchfahrt gewesen, als S [REDACTED] vom Schwimmgreifer aus Sperrufe vernommen habe. Im gleichen Augenblick habe "B [REDACTED] IV" gerakt. Die Beklagte habe es zu vertreten, daß sie unklare Verhältnisse geschaffen

und geduldet habe. Nur dadurch sei der Schiffsführer S [REDACTED] veranlaßt worden, in die Engstelle einzufahren.

Die Beklagte meint, der Unfall sei allein oder doch zumindest im weitaus überwiegenden Maße auf das leichtfertige Verhalten des Schiffsführers S [REDACTED] zurückzuführen. Selbst wenn man es ihr jedoch anlasten wolle, daß sie unklare Verhältnisse in bezug auf die Bedeutung der Sperrschilder geduldet habe, handelte es sich insoweit nicht um eine Verletzung der Verkehrssicherungspflicht, sondern um eine fehlerhafte Verkehrsregelung, die im hoheitlichen Aufgabenbereich liege. Unter dem Gesichtspunkt der Amtshaftung könne sie jedoch nicht in Anspruch genommen werden, weil der Schiffseigner in Gestalt des Versicherungsanspruches gegen die Klägerin die Möglichkeit zur anderweiten Ersatzerlangung gehabt habe.

Das Schifffahrtsgericht hat die Klage zu zwei Dritteln, das Schifffahrtsobergericht hat sie zur Hälfte dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt und im übrigen abgewiesen.

Mit der Revision, um deren Zurückweisung die Klägerin bittet, verfolgt die Beklagte ihren Antrag auf Abweisung der Klage im vollen Umfange weiter.

Entscheidungsgründe:

I. Das angefochtene Urteil überspannt die Verkehrssicherungspflicht der beklagten Bundesrepublik.

Das Berufungsgericht übernimmt die auf Grund der Beweisaufnahme getroffenen Feststellungen des Schifffahrts-

gerichts und trifft außerdem noch eigene Feststellungen. Danach ergibt sich folgender Sachverhalt, soweit er nicht bereits im Tatbestand mitgeteilt ist:

Der Schiffsführer von MS "B [REDACTED] IV" fuhr, obwohl er von weitem klar erkannte, daß der Schwimmgreifer und der zunächst noch nicht zurückverholte Prahm das Fahrwasser versperrten, nach Abstoppen und Abgabe eines Schallsignals an dem Sperrzeichen vorbei, ohne daß Winkzeichen gegeben worden waren. Er hatte dabei erkannt, daß die roten Tafeln die Durchfahrt sperren sollten. Mit einem Verholen des Schwimmgreifers konnte er nicht rechnen. Der Schwimmgreifer allein verhinderte, unabhängig von dem Prahm ein gestrecktes Durchfahren der Brücke zwischen den die Durchfahrtsbreite anzeigenden Markierungen. Erst als "B [REDACTED] IV" etwa eine Schiffslänge vor dem Schwimmgreifer angelangt war, wurde gewinkt. Auch der Prahm wurde als letzte Notmaßnahme erst zurückverholt, als "B [REDACTED] IV" sich bereits an den Tafeln vorbei der Brückeneinfahrt näherte. Die Winkzeichen wurden vom Schwimmgreifer und vom Prahm eindeutig in der Absicht gegeben, den Schiffsführer von "B [REDACTED] IV" zum Zurückbleiben aufzufordern. Schwer verständlich ist, daß der Schiffsführer von "B [REDACTED] IV" dies nicht erkannt haben will. Auch nach dem Zurückverholen des Prahms mußte MS "B [REDACTED] IV" zwangsläufig bei der Durchfahrt mit dem Achterschiff über die Bojen hinweg in die Untiefe (Betonklotz) geraten, da es in anderer Weise mit dem Vorschiff an dem zurückverholten Prahm nicht vorbeikommen konnte; denn der Abstand der verlängerten Linie der Bojenmarkierung zur Außenkante des Prahms betrug weniger als die Breite von "B [REDACTED] IV" (8,24 m). MS "B [REDACTED] IV" scheuerte an der Kante des Schwimmgreifers entlang, geriet mit dem Achterschiff über die Bojen und rakte auf dem Betonklotz.

Nach der Überzeugung des Berufungsgerichts hat die Verwendung der alten Sperrtafeln den Verlauf der Dinge nicht beeinflusst, da der Schiffsführer von "B [REDACTED] IV" die beiden übereinandergesetzten roten Tafeln als Sperrzeichen gewertet habe und bei Verwendung der vorschriftsmäßigen neuen Zeichen sich nicht anders verhalten hätte. Diese Annahme ist rechtlich einwandfrei (§ 287 ZPO) und enthält insbesondere entgegen der Meinung der Revisionserwiderung keinen Verstoß gegen die Beweisgrundsätze des ersten Anscheins.

Das Berufungsgericht ist der Ansicht, daß aus der Übung, den Verkehr trotz der nicht beigedrehten roten Tafeln durch Winkzeichen freizugeben, der Beklagten bis zum Zeitpunkt des Einsatzes des Schwimmgreifers kein Vorwurf zu machen sei. Dem ist zuzustimmen. Das von einem weisungsbefugten Bediensteten der Beklagten (vgl. § 118 BSchSO i.Vdg.m.Art.2 Abs.1 der VO zur Einführung der BSchSO vom 19. Dezember 1954, BGBl II 1135) gegebene Zeichen hat den Vorrang vor Verkehrsschildern. Dagegen meinen beide Vorderrichter, nach dem Einsatz des Schwimmgreifers sei die Situation verändert worden, da nunmehr die Durchfahrt völlig gesperrt werden, das Sperrzeichen also unbedingt gelten sollte; darauf hätten die Leute der Beklagten die Kanalbenutzer in geeigneter Weise, z. B. durch einen besonderen Wahrschauer, hinweisen sollen. Dieser Ansicht kann der erkennende Senat nicht beitreten. Sie steht im Widerspruch zu der Feststellung, daß der Schiffsführer von "B [REDACTED] IV" schon von weitem eindeutig erkannte, daß er mit seinem über 8 m breiten Fahrzeug den Schwimmgreifer und den neben diesem liegenden Prahm bei einer Fahrwasserbreite von nur 5 m nicht passieren konnte. Daran ändert auch nichts, daß hinter dem Sperrzeichen das aufgestellte Schild "Signal" stand. Aus § 59 BSchSO

("Sperrung der Schifffahrt") kann keine Rechtspflicht zur Sperrung hergeleitet werden; eine solche kann sich nur aus der Verkehrssicherungspflicht ergeben. Unter den gegebenen Umständen bedeutet es eine Überspannung der Verkehrssicherungspflicht, von der Beklagten noch weitere Maßnahmen, z. b. Die Aufstellung eines besonderen Wahrschauers, zu verlangen. Weitere Maßnahmen wären nur notwendig geworden, wenn die Unmöglichkeit der Durchfahrt nicht auf genügende Entfernung ohne weiteres erkennbar gewesen und daher für die Schifffahrt eine Gefahrenlage entstanden wäre. Das war aber nicht der Fall. Im weiteren Verlauf hat sich der Schiffsführer von "B [REDACTED] IV" an die bestehende Übung (BU S. 3) nicht gehalten. Er hat nach Abgabe des Schallzeichens an dem Sperrzeichen nicht gehalten, bis ihm die Weiterfahrt durch Winkzeichen freigegeben wurde, sondern hat die Fahrt fortgesetzt, ohne daß ihm Winkzeichen gegeben worden wären. Mit einem solchen Verhalten mußte nach der bisherigen Übung nicht gerechnet werden; es waren daher auch insoweit aus Gründen der Verkehrssicherungspflicht keine besonderen Maßnahmen erforderlich. Es bedurfte insbesondere keines Verdeckens des Zeichens "Signal", da dieses nur die Bedeutung haben konnte und auch nach der bisherigen Übung nur die Bedeutung hatte, das Schallzeichen zu geben, nicht aber die Bedeutung, ohne weitere Aufforderung die Fahrt fortzusetzen. Im Verlaufe seiner Weiterfahrt hat der Schiffsführer die Zeichen, die zum Zurückbleiben aufforderten, nicht beachtet, sondern den Prahm gezwungen, zurückzuverholen. Auch das hierbei von den Leuten der Beklagten beobachtete Verhalten ist nicht zu beanstanden; wenn der Schiffsführer von "B [REDACTED] IV" die Winkzeichen, die ihn zum Zurückbleiben aufforderten, tatsächlich mißverstanden haben sollte - das Berufungsgericht will ihm dies offensichtlich nicht abnehmen - so geht das allein zu Lasten der Klägerin; denn diese ist beweispflich-

tig dafür, daß die Beklagte die zur Erfüllung ihrer Verkehrssicherungspflicht erforderlichen Maßnahmen unterlassen hat; den Beweis hat die Klägerin nicht nur nicht geführt, sondern im Gegenteil ist festgestellt, daß die Leute der Beklagten das sich in bedrohlicher Weise nähernde Fahrzeug aufgefordert haben, zurückzubleiben. Die Klägerin hat auch nicht bewiesen, daß die von den Leuten der Beklagten gegebenen Winkzeichen mißverständlich hätten aufgefaßt werden können. Das gleiche gilt für die Behauptung der Klägerin, für "B. [REDACTED] IV" sei die Durchfahrt deswegen freigegeben worden, weil der Prahm zurückverholt worden sei. Hier ist festgestellt, daß dieses Zurückverholen eine "letzte Notmaßnahme" gewesen sei; es geht zu Lasten der Klägerin, wenn der Schiffsführer von "B. [REDACTED] IV" das Zurückverholen im Sinne einer Freigabe der Durchfahrt aufgefaßt haben sollte.

Die Revisionserwiderung trägt vor, die Klägerin habe behauptet und unter Beweis gestellt, daß einer der Angestellten der Beklagten auf die Frage des Schiffsführers von "B. [REDACTED] IV", was los sei, geantwortet habe, die Arbeiter würden den Prahm wegnehmen. Der zu dieser Behauptung im Strafverfahren vernommene Zeuge R. [REDACTED] ist nicht Angestellter der Beklagten; er hat die Angaben des Schiffsführers von "B. [REDACTED] IV" zudem als unrichtig bezeichnet. Ein weiterer Beweisantritt der Klägerin ist nicht vorgetragen.

III. Nach alldem ist die Klage unbegründet. Es war daher zu erkennen wie geschehen. Die Kostenentscheidung beruht auf § 91 ZPO.

Dr. Fischer

Dr. Nörr

Dr. Bukow

Dr. Schulze

Stimpel