
Datum: 06.08.1999
Gericht: Schifffahrtsobergericht Köln
Spruchkörper: 3. Zivilsenat
Entscheidungsart: Urteil
Aktenzeichen: 3 U 175/98
ECLI: ECLI:DE:SCHOGK:1999:0806.3U175.98.00

Vorinstanz: Schifffahrtsgericht Duisburg-Ruhrort, 5 C 41/97 BSch

Tenor:

Die Berufung der Klägerin gegen das am 24. August 1998 verkündete Urteil des Schifffahrtsgerichts Duisburg-Ruhrort 5 C 41/97 BSch wird zurückgewiesen.

Die Klägerin trägt die Kosten des Berufungsverfahrens.

Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar.

Die Klägerin darf die Vollstreckung durch Sicherheitsleistung in Höhe von 18.000,00 DM abwenden, wenn nicht die Beklagten vor der Vollstreckung Sicherheit in gleicher Höhe leisten.

Tatbestand

1

Im Herbst 1996 errichtete die Klägerin als Werkunternehmerin im X-E-Kanal eine Spundwand. Ende Oktober 1996 wurde die Spundwand in Höhe Kilometer 26,6 bis 27,1 beschädigt. Weil die Werkleistung noch nicht abgenommen war, war die Klägerin zur Neuherstellung verpflichtet.

2

Der Beklagte zu 1. ist Eigner des MS "F.". Am 22.10.1996 befand sich MS "F." auf dem X-E-Kanal in der Talfahrt. Am frühen Morgen jenes Tages, etwa gegen 6.00 Uhr, passierte das Schiff den hier fraglichen Bereich von Kilometer 26/27. Im weiteren Verlauf der Reise suchte

3

MS "F." die W.-Werft in H./Niederlande auf und ließ dort einen Schaden an der Außenhaut des Steuerbordachterschiffs reparieren.

Die Klägerin verlangt aus eigenem sowie aus abgetretenem Recht der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes Schadensersatz von den Beklagten. 4

Sie hat vorgetragen, durch die notwendig gewordene Neuerrichtung der Spundwand sei ihr ein Schaden von insgesamt 165.431,64 DM entstanden. Den Schaden an der Spundwand habe MS "F." verursacht, indem es zwischen 5.30 Uhr und 6.30 Uhr des 22.10.1996 die Spundwand gerammt habe. Auf der W.-Werft sei der durch diese Anfahrt an dem Schiff entstandene Schaden repariert worden. 5

Die Klägerin hat beantragt, 6

die Beklagten als Gesamtschuldner zu verurteilen, an sie 165.431,64 DM nebst 4 % Zinsen seit dem 03.06.1997 zu zahlen. 7

Die Beklagten haben Klageabweisung beantragt. 8

Sie haben eine Anfahrt der Spundwand durch MS "F." bestritten. Fraglich sei bereits, ob der Schaden am 22.10.1996 entstanden sei. In der W.-Werft seien bei Gelegenheit Schäden behoben worden, wie sie üblicherweise in jahrzehntelanger Kanalfahrt beim Festmachen und beim Schleusen allmählich entstehen. 9

Nach Beweisaufnahme hat das Schifffahrtsgericht durch Urteil vom 24.08.1998 (Bl. 131 ff. d.A.), auf das voll inhaltlich Bezug genommen wird, die Klage abgewiesen. Zur Begründung hat es ausgeführt, nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme stehe nicht zur Überzeugung des Gerichts fest, dass MS "F." die von der Klägerin behauptete Beschädigung an der Spundwand verursacht habe. Nach der Aussage des Zeugen I. habe MS "F." zwar gegen 5.50 Uhr des 22.10.1996 in einem Winkel von etwa 35 Grad schräg im X-E-Kanal gelegen, ca. 70 m vor der bei Kilometer 26,052 befindlichen J-Brücke. Dabei könne es den Schaden im Bereich von Kilometer 26,6 bis 27,1 nicht verursacht haben. Der Zeuge I. habe auch eine Anfahrt der Spundwand durch MS "F." und deren Beschädigung nicht gesehen. Der Zeuge T. habe gegen 5.30 Uhr bis 5.45 Uhr ca. 250 bis 300 m vor der J-Brücke ein Schiff bemerkt und ein Geräusch gehört, das durch die Anfahrt der Spundwand verursacht sein könne, der Zeuge habe aber weiter mit Bestimmtheit bekundet, dass kein anderes Schiff hinter diesem Schiff hergefahren sei. Da hinter MS "F." in kurzem Abstand der Zeuge I. mit MS "G." und etwa 150 m hinter diesem noch MS "C." gefahren seien, könne MS "F." nicht das vom Zeugen T. beobachtete Schiff gewesen sein. 10

Gegen dieses ihr am 02.09.1998 zugestellte Urteil hat die Klägerin am 30.09.1998 Berufung eingelegt und diese nach entsprechender Fristverlängerung am 27.11.1998 begründet. 11

Sie macht geltend, der Anscheinsbeweis spreche dafür, dass der Schaden durch MS "F." schuldhaft verursacht worden sei, weil der Beklagte zu 2. im dichten Nebel ohne Radarnavigation entgegen § 6.30 Nr. 3 Binnenschifffahrtsstraßenordnung weitergefahren sei. Richtig sei die Angabe des Zeugen I. vor der Wasserschutzpolizei, wonach er MS "F." schrägliegend im X-E-Kanal bei Kilometer 27,0 mit dem Kopf zum Nordufer gesehen habe. Der Zeuge habe die Fußgängerbrücke bei Kilometer 27,6 gemeint. Der Zeuge K. von MS "C." habe dieselben Beobachtungen wie der Zeuge I. gemacht. Der Zeuge T. habe sich umgeschaut, als er das Geräusch der Anfahrt gehört habe. Anderenfalls hätte er auch nicht das rote Positionslicht sehen können. Ein anderes Fahrzeug als MS "F." komme in der 12

fraglichen Zeit als Schadensverursacher nicht in Betracht. Am Abend des 21.10.1996 sei der Schaden noch nicht vorhanden gewesen. Der Zeuge L. habe ihn am frühen Morgen des 22.10.1996 gegen 7.30 Uhr entdeckt.

Die Klägerin bittet um Wiederholung der Beweisaufnahme an Ort und Stelle und beantragt, 13
das angefochtene Urteil abzuändern und gemäß ihren erstinstanzlichen Schlussanträgen zu 14
erkennen.

Die Beklagten beantragen, 15
die Berufung zurückzuweisen. 16

Sie halten daran fest, dass MS "F." die Spundwand nicht angefahren habe. 17

Wegen der weiteren Einzelheiten des Parteivorbringens wird auf den Inhalt der in beiden 18
Instanzen gewechselten Schriftsätze sowie die überreichten Urkunden, Pläne und Lichtbilder
Bezug genommen.

Die Beiakte A5-C-0017/97 WSP-Wache E. sind Gegenstand der mündlichen Verhandlung 19
gewesen.

Entscheidungsgründe 20

Die in formeller Hinsicht nicht zu beanstandende Berufung der Klägerin hat in der Sache 21
keinen Erfolg.

Das Schifffahrtsgericht hat zu Recht einen Schadensersatzanspruch der Klägerin gegen die 22
Beklagten verneint. Nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme ist der Senat ebenso wenig wie
das Schifffahrtsgericht zu der sicheren Überzeugung gelangt, dass die Beschädigung an der
Spundwand durch MS "F." verursacht worden wäre.

Entgegen der Auffassung der Klägerin spricht hierfür kein Anscheinsbeweis. Allerdings ist ein 23
Anscheinsbeweis zulasten dessen, der kein Radarschifferpatent hat und trotz geringer Sicht
die Fahrt nicht einstellt, dafür anzunehmen, dass eine dann stattgefundene Kollision infolge
fehlerhafter Fortsetzung der Fahrt passiert ist (vgl. BGH VersR 74, 158). Eine Kollision des
unter Verstoß gegen § 6.30 Nr. 3 Binnenschifffahrtsstraßenordnung weiterfahrenden Schiffes
muss demnach feststehen. Im vorliegenden Fall geht es aber gerade um die Frage, ob es MS
"F." war, das die Schäden an der Spundwand verursacht hat. Ein Anscheinsbeweis zulasten
dessen, der ohne Radarschifferpatent bei unsichtigem Wetter die Fahrt fortsetzt, dafür, dass
eine Anfahrung durch ihn verursacht worden sei, ist nicht gegeben. Als Verursacher der
Beschädigung kommen eine Reihe von anderen Schiffen in Betracht. Nach der in das Wissen
der Zeugen L. gestellten Behauptung der Klägerin soll der Schaden am Abend des
21.10.1996 noch nicht eingetreten, aber am frühen Morgen des 22.10.1996 vorhanden
gewesen sein. Ausweislich des Schleusenbuchs (Bl. 125 f. d.A.) haben noch am Abend des
21.10.1996 zahlreiche Schiffe geschleust.

Gegen die Beklagten sprechen allerdings folgende Verdachtsmomente: 24

Der Beklagte zu 2. hat vor der Wasserschutzpolizei die Aussage verweigert. Er hat ins 25
Bordbuch die falsche Angabe eingetragen, er sei am 22.10.1996 gegen 7.00 Uhr in N.
abgefahren. Demgegenüber ist der Zeuge I., der mit MS "G." ausweislich des
Schleusenbuchs kurz nach 5.00 Uhr geschleust hat, seinen glaubhaften Angaben zufolge

noch vor 6.00 Uhr hinter ihm hergefahren. Ferner hat der Beklagte zu 2. nicht ins Bordbuch eingetragen, dass das Schiff noch am selben Tag in die "W.-Werft" gebracht worden ist. Dort ist auf Steuerbordseite am Achterschiff etwa 1 m über der Wasserlinie eine 3.000 mm lange, 800 mm breite und 8 mm dicke Platte eingebaut worden; nach Angaben des Zeugen De M. von der W.-Werft gegenüber der Wasserschutzpolizei soll das Schiff dort einen Riss in der Außenhaut gehabt haben (Bl. 10 f. der Beiakte). Das von dem Zeugen I. bekundete Querliegen von MS "F." im Kanal, seine schlingernde Fahrweise im weiteren Verlauf der Fahrt, die Beschimpfungen zwischen Schiffsführer und Matrosen beim Überholen durch MS "G." sowie die Erklärung des Beklagten zu 2. gegenüber dem Schiffsführer von MS "C.", er habe mit dem Ruder Probleme gehabt, jetzt sei es wieder in Ordnung, hat der Zeuge Y., der Matrose an Bord von MS "F.", geleugnet; es habe 100 %ig kein Ruderproblem gegeben.

Auch unter Berücksichtigung dieser Verdachtsmomente reichen die erhobenen Beweise aber nicht aus, MS "F." mit der erforderlichen Sicherheit als Verursacher feststellen zu können. 26

Legt man die polizeiliche Aussage des Zeugen I. zugrunde, wonach MS "F." mit dem Kopf bei Kilometer 27,0 an der Spundwand gelegen hat, so kann es hierbei die Beschädigung nicht verursacht haben. Nach der Darstellung der Klägerin und der von ihr überreichten Karte des X-E-Kanals (Bl. 120 d.A.) ist die Anfahrung nämlich zwischen Kilometer 26,85 und 26,9 erfolgt; die übrigen Teile der Spundwand auf der Länge von Kilometer 26,7 bis 27,03 sind nur nach dem Dominoprinzip mitumgefallen. Geht man entsprechend dem Vorbringen der Klägerin im Berufungsverfahren davon aus, der Zeuge I. habe nicht die J-Brücke, sondern die aus dem überreichten Übersichtsplan (Bl. 232 d.A.) ersichtliche Fußgängerbrücke bei Kilometer 27,6 gemeint, dann kann MS "F.", wenn es wie der Zeuge I. vor dem Schifffahrtsgericht bekundet hat den Kopf 70 bis 80 m vor der Brücke an der Spundwand gehabt hat, hierdurch den ca. 800 m westlich entstandenen Schaden erst recht nicht verursacht haben. Der Zeuge I. hat nämlich bestätigt, dass MS "F." im Verlauf der weiteren Fahrt, als er hinter ihm herfuhr, nicht noch einmal in die Nähe der Spundwand geraten ist. Hatte MS "F." hingegen entsprechend der Darstellung des Zeugen I. vor dem Schifffahrtsgericht den Kopf ca. 70 bis 80 m vor der bei Kilometer 26,052 befindlichen J-Brücke an der Spundwand, so besagt dies nichts für eine Schadensverursachung durch Anfahrung der Spundwand im Bereich von Kilometer 26,85 bis 26,9. Der Umstand, dass MS "F." schräg im Kanal lag und im Weiteren seine Fahrt schlingernd fortgesetzt hat, lässt keinen Rückschluss darauf zu, dass es zuvor ca. 700 m weiter östlich die Spundwand angefahren hätte. 27

Hinzukommt, dass die auf der W.-Werft reparierten Schäden am Steuerbordachterschiff nicht mit der behaupteten Anfahrung in Einklang zu bringen sind. Hätte MS "F." in Vorwärtsfahrt mit dem Kopf die Spundwand angefahren, dann wären auch Schäden am Vorderschiff, nicht aber allein am Achterschiff zu erwarten gewesen. 28

Eine Schadensverursachung durch MS "F." lässt sich auch nicht auf die Aussage des Zeugen T. stützen. Dieser hat bekundet, er habe zwischen 5.30 Uhr und 5.45 Uhr auf dem Uferweg in Richtung J-Brücke etwa in Höhe des CWH-Schachts in einer Entfernung von etwa 200 bis 250 m Geräusche einer Anfahrung gehört. Unstreitig befindet sich der CWH-Schacht bei Kilometer 26,7. Die betreffenden Angaben des Zeugen ließen sich mit der Schadensstelle nur vereinbaren, wenn man annähme, der Zeuge hätte sich nach Osten hin umgeschaut. Der Zeuge hat jedoch ausdrücklich erklärt, er sei vom Wasser- und Schifffahrtsamt zur J-Brücke also in Richtung Westen gegangen und habe die Umrisse des Schiffes und die roten Lichter etwa 200 m vor sich in der Kurve gesehen. Die Anstoßstelle habe vielleicht 250 bis 300 m vor der J-Brücke gelegen. Bei Weiterlaufen Richtung J-Brücke habe er lautes Fluchen, 29

dialektmäßig, wie "Scheiße", gehört. Dass ein anderes Schiff hinter diesem Schiff hergefahren wäre, hat der Zeuge ausdrücklich ausgeschlossen. Der Zeuge T. kann demnach weder die Beschädigung der Spundwand bei Kilometer 26,85 bis 26,9 noch MS "F." wahrgenommen haben. Soweit die Klägerin nunmehr behauptet, der Zeuge habe seine Beobachtung mit Blick nach schrägrechts gemacht, als er vom B.-Weg kommend gerade oben am Kanalufer angekommen sei, findet dies in der Aussage des Zeugen keine Grundlage. Der Zeuge hat ausdrücklich bekundet, er habe vom CWH-Schacht aus das Geräusch und die Umrisse und roten Lichter eines Schiffes etwa 200 bis 250 m vor sich wahrgenommen, die Anstoßstelle habe vielleicht 250 oder auch 300 m vor der J-Brücke gelegen. Es ist auch nicht ausgeschlossen, dass der Zeuge T. das rote Positionslicht auf der Backbordseite gesehen hat, wenn sich das Schiff vor ihm befand. Dieses muss nämlich auch in einem Winkel schräg nach hinten strahlen (vgl. Bemm/von Waldstein, Rheinschiffahrtspolizeiverordnung, 3. Auflage, Anlage 3 Bild 1 zu § 3.01). Bei der Entfernung mag sich der Zeuge verschätzt haben, zumal dies für einen Laien im Nebel ohne besondere Orientierungspunkte äußerst schwierig ist.

Entscheidend gegen die Annahme, die Beobachtungen des Zeugen T. beträfen MS "F.", spricht zudem der Umstand, dass diesem MS "G." und MS "C." in kurzem Abstand nachfolgten, der Zeuge aber nur ein Schiff bemerkt hat. Auf seinem Weg zur J-Brücke und wieder zurück hätten ihm diese beiden Schiffe aber nicht verborgen bleiben können, wie das Schifffahrtsgericht zutreffend ausgeführt hat. Im Übrigen ergeben sich Zweifel an der Identität zwischen MS "F." und dem von dem Zeugen T. wahrgenommenen Schiff auch im Hinblick auf die Sprache der Besatzungsmitglieder. Der Beklagte zu 2. und der Zeuge Y. sind Polen. Sie dürften daher untereinander nicht deutsch, sondern polnisch gesprochen haben. 30

Zu einer erneuten Beweisaufnahme an Ort und Stelle sieht der Senat keine Veranlassung. Die Zeugen I. und T. konnten den Vortrag der Klägerin nicht bestätigen. Es ist nicht zu erwarten, dass sie nunmehr, fast drei Jahre nach dem streitigen Vorfall, weitergehende Angaben machen könnten. Es bedarf auch keiner Vernehmung des Zeugen K. von MS "C.". Nach Darstellung der Klägerin soll dieser dieselben Beobachtungen wie der Zeuge I. gemacht haben. Diese reichen aber wie oben ausgeführt für die Annahme einer Schadensverursachung durch MS "F." nicht aus. 31

Nach alledem war die Berufung der Klägerin mit der Kostenfolge aus § 97 Abs. 1 ZPO zurückzuweisen. 32

Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit beruht auf §§ 708 Nr. 10, 711 Satz 1 ZPO. 33

Streitwert für das Berufungsverfahren und Beschwer der Klägerin: 165.431,64 DM 34