
Datum: 29.01.2010
Gericht: Schiffahrtsobergericht Köln
Spruchkörper: 3. Zivilsenat
Entscheidungsart: Urteil
Aktenzeichen: 3 U 177/08 BSch
ECLI: ECLI:DE:SCHOGK:2010:0129.3U177.08BSCH.00

Vorinstanz: Amtsgericht St. Goar, 4 C 1/08 BSch

Tenor:

Auf die Berufung der Beklagten wird das am 18. September 2008 verkündete Urteil des Schiffahrtsobergerichts St. Goar - 4 C 1/08 BSch - abgeändert und die Klage abgewiesen.

Die Kosten des Rechtsstreits hat die Klägerin zu tragen.

Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar.

Gründe:

(Anstelle von Tatbestand und Entscheidungsgründen gemäß § 540 Abs. 1 Satz 1 ZPO).

I.

Die Klägerin verlangt von den Beklagten Aufwendungsersatz für Maßnahmen zur Suche und Bergung eines Schiffsankers in Höhe von zuletzt noch 15.276,22 €. Wegen der Einzelheiten des erstinstanzlichen Sach- und Streitstandes wird auf das angefochtene Urteil verwiesen.

Das Schiffahrtsobergericht hat der Klage stattgegeben. Es hat einen Anspruch der Klägerin aus §§ 683, 677, 670 BGB bejaht. Diese habe mit den von ihr ergriffenen und hier in Rechnung gestellten Sicherungsmaßnahmen ein Geschäft der Beklagten geführt. Nach den Umständen sei davon auszugehen, dass das vom Beklagten zu 1) geführte und im Eigentum der Beklagten zu 2) stehende GMS "D." bei Rhein-km 537 einen von einem anderen Schiff

1

2

3

4

5

verlorenen Anker in die Fahrrinne geschleppt habe, wo er sodann von der Klägerin habe geborgen werden müssen. Weil er bei Auftreten der Probleme in Zusammenhang mit der Einholung seines eigenen Backbordankers nicht sofort die zuständige Behörde unterrichtet habe, habe der Beklagte zu 1) auch gegen § 1.12 Nr. 4 RheinSchPVO verstoßen. Der Höhe nach seien die geltend gemachten Kosten nicht wirksam bestritten worden, so dass sich unter Anrechnung nicht erstattungsfähiger "Sowieso-Kosten", die auch bei pflichtgemäßem Verhalten des Beklagten zu 1) angefallen wären, ein Erstattungsanspruch in zuerkannter Höhe ergebe. Wegen der weiteren Einzelheiten der Begründung wird auf das angefochtene Urteil Bezug genommen.

Mit ihrer Berufung wenden sich die Beklagten zunächst gegen die Beurteilung des Verhaltens des Beklagten zu 1) als pflichtwidrig. § 1.12 Nr. 4 RheinSchPVO führe keineswegs dazu, dass der Beklagte zu 1) schon früher als tatsächlich geschehen die Behörden habe informieren müssen; schon beim ersten Rumpeln die Wasserschutzpolizei zu informieren, sei nicht erforderlich, nach dem Unfall habe er sofort nach Beendigung des eingeleiteten Fahrmanövers die Behörden informiert, als er bei Rhein-km 537,7 vor Anker gegangen sei. Da es sich jedenfalls nicht um den Anker des GMS "D." gehandelt habe, sei der Beklagte schon aus Rechtsgründen nicht als Störer im Sinne des § 1004 BGB verantwortlich; der - nach den insoweit weiter bestrittenen - Feststellungen des Schifffahrtsgerichts aufgefischte Anker habe vorher wie auch nachher im Rhein gelegen. Auch der Höhe nach blieben die Kosten bestritten; insbesondere handele es sich bei den Kosten zur Absicherung der Gefahrenstelle um nicht erstattungsfähige "Sowieso-Kosten". 6

Die Beklagten beantragen, 7

unter Abänderung des angefochtenen Urteils die Klage abzuweisen. 8

Die Klägerin, die die Klage mit Zustimmung der Beklagten in Höhe eines Betrages von 450,10 € zurückgenommen hat, verteidigt im übrigen das erstinstanzliche Urteil und beantragt, 9

die Berufung zurückzuweisen. 10

Die Akten des Verklarungsverfahrens 4 II 3/06 BSch Schifffahrtsgericht St. Goar lagen vor und waren Gegenstand der mündlichen Verhandlung. Wegen aller weiteren Einzelheiten des Sach- und Streitstandes wird auf den vorgetragenen Inhalt der von den Parteien in beiden Instanzen gewechselten Schriftsätze und auf die zu den Akten gereichten Unterlagen Bezug genommen. 11

II. 12

Die zulässige Berufung hat auch in der Sache Erfolg. Entgegen der Auffassung des Schifffahrtsgerichts steht der Klägerin bereits dem Grunde nach kein Anspruch auf Aufwendungsersatz im Zusammenhang mit den von ihr durchgeführten Maßnahmen zur Suche und Bergung des Schiffsankers zu. 13

1. Die Voraussetzungen für einen Anspruch der Klägerin gegen die Beklagten aus Geschäftsführung ohne Auftrag (§§ 683 S.1, 670 BGB) liegen nicht vor. Es lässt sich nicht feststellen, dass die Klägerin ein Geschäft *auch* der Beklagten geführt hat. 14

a) Im Fall des Ankerverlusts ist der Eigner des Schiffes verpflichtet, unverzüglich die nach Sachlage gebotenen Maßnahmen zu ergreifen, um andere Fahrzeuge vor den Gefahren zu 15

schützen, die von dem Anker ausgehen können. Hierbei besteht die Gefahr, die von verlorenen Gegenständen für die Schifffahrt ausgehen kann, unabhängig davon, ob diese durch ein Verschulden der Besatzung oder auf eine andere mit der Verwendung des Schiffes im Verkehr zusammenhängende Weise in die Schifffahrtsstraße geraten sind. Die Verschuldensfrage hat deshalb für die Begründung der Rechtspflicht, den Verkehr vor einer derartigen Gefahrenquelle zu schützen, keine wesentliche Bedeutung (BGHZ 65, 384 ff.). Die gleiche Verpflichtung ergibt sich auch für den Schiffsführer, denn dieser ist im Hinblick auf verlorene Gegenstände gem. § 1.18 Nr.1 RheinSchPVO zur Freimachung des Fahrwassers verpflichtet.

b) Vorliegend erscheint zunächst aber bereits zweifelhaft, ob die Beklagten überhaupt in dem dargelegten Sinne einen Gefahrumstand geschaffen haben. Wie in der mündlichen Verhandlung vor dem Senat am 12. Mai 2009 näher erörtert worden ist, besteht die Besonderheit, dass der Anker zumindest bereits im Fahrwasser auf Grund lag und deshalb eine Gefahrenquelle auch ohne Einwirkung der Beklagten darstellte. Ob der Fall eines Ankerverlustes in dem hier in Rede stehenden Fall der von der Klägerin behaupteten Verlagerung eines Ankers aus dem Fahrwasser in die Fahrrinne gleichgestellt werden kann, ist – soweit ersichtlich – höchststrichterlich noch nicht geklärt. 16

c) Die vorstehend angesprochene Rechtsfrage bedarf indessen keiner Entscheidung, weil die Klägerin den ihr obliegenden Beweis, dass GMS "D." tatsächlich einen Anker von außerhalb der Fahrrinne in die Fahrrinne verschleppt hat, nach Auffassung des Senats nicht erbracht hat. Mangels Verantwortlichkeit der Beklagten für die durch den Anker begründete Gefahrenlage scheidet eine Geschäftsführung der Klägerin für die Beklagten aus. 17

aa) Das Schifffahrtsgericht hat zur Begründung seiner abweichenden Auffassung maßgeblich angeknüpft an die Probleme, die GMS "D." unstreitig beim Lichten des Ankers hatte, und hat diese in Zusammenhang mit der Beschädigung des GMS "D." selbst und des GMS "R." am 06.05.2006 gebracht, die beide durch den später unstreitig am 10.05.2006 aufgefundenen Anker verursacht worden seien. Zutreffend ist insoweit, dass "D." am 5.5.2006 über einen Fremdgegenstand gerackt ist, und zwar etwa bei Rhein-km 536,8. Dass dies der am 10.05.2006 bei Rhein-km 537,130 geborgene Anker war, der zwischenzeitlich am 06.05.2006 auch GMS "R." beschädigt hatte, liegt nahe. Daraus folgt jedoch nicht zwingend, dass GMS "D." diesen Anker von außerhalb in die Fahrrinne hinein verschleppt haben müsse, wie aber das Schifffahrtsgericht weiter annimmt. Es bleibt vielmehr möglich, dass der Anker auch auf andere Weise in die Fahrrinne an den Punkt, wo GMS "D." über backbord aufgedreht hat, geraten sein kann als durch Verschleppen durch GMS "D." selbst. Demgegenüber trägt der Hinweis der Klägerin, eine andere Ursache sei auszuschließen, weil es andernfalls schon früher Schadensmeldungen aus der Schifffahrt hätte geben müssen, nicht. Die Klägerin berücksichtigt nicht hinreichend, dass der Anker tatsächlich erst am 10. Mai 2006 **an einer anderen Stelle der Fahrrinne** als derjenigen geborgen wurde, an der sich seit dem 6. Mai 2006 das Wahrschaufloß mit dem angeblichen Standort des Ankers befand. Trotzdem ist es in der Zeit vom 6. Mai und 10. Mai 2006 nicht zu einem weiteren Schadensfall gekommen. Nach den Bekundungen des Zeugen N. in dem Verklarungsverfahren ist das Wahrschaufloß "genau falsch gesetzt und die Schifffahrt genau über dieses Hindernis geführt" worden. Es ist deshalb ohne weiteres möglich, dass sich der Anker auch bereits **vor** dem 5. Mai 2006 in der Fahrrinne befand, ohne dass es zu einem Schaden gekommen ist. 18

bb) Dass der Beklagte zu 1) bei dem Einholen des (eigenen) Ankers Schwierigkeiten hatte, lässt ebensowenig einen – zwingenden – Rückschluss darauf zu, dass er hierbei den später aufgefundenen Fremdanter mit aufgenommen und diesen dann in die Fahrrinne verschleppt 19

hat. Nach den dem Senat ohne weiteres einleuchtenden Ausführungen des Beklagten zu 1) ist es nichts Ungewöhnliches, dass sich ein Anker im Strom verdreht, verkantet liegt oder mit einem anderen sperrigen Gegenstand oder Draht verfängt und deshalb das Hochholen des Ankers mehrmals versucht werden muss.

cc) Der Einholung des von der Klägerin beantragten Sachverständigengutachtens bedarf es nicht. Insoweit fehlt es an hinreichenden Anknüpfungstatsachen, die einen Sachverständigen in der Lage versetzen könnten, eine Aussage zu der hier entscheidenden Frage, ob der Anker von den Beklagten aus dem Fahrwasser in die Fahrrinne verschleppt wurde, zu treffen. 20

2. Ein Anspruch der Klägerin aus § 823 Abs.1 BGB setzt ebenfalls voraus, dass der Anker in die Fahrrinne verschleppt wurde. Dies lässt sich jedoch nicht feststellen. Die obigen Ausführungen gelten deshalb entsprechend. 21

3. Schließlich lässt sich der Klageanspruch auch nicht - unabhängig vom Verschleppen des Ankers durch GMS "D." – aus den §§ 823 Abs. 2 BGB, 1.12 Nr. 4 RheinSchPVO herleiten. Auch hierauf hat der Senat bereits in der mündlichen Verhandlung am 12. Mai 2009 hingewiesen. 22

a) Zunächst bestehen nach Auffassung des Senats bereits erhebliche Bedenken, ob § 1.12 Nr.4 RheinSchPVO ein Schutzgesetz im Sinne des § 823 Abs. 2 BGB darstellt und gerade auch die Bundesrepublik als Eigentümerin der Bundeswasserstrasse Rhein schützt. Die Vorschrift dient der Verkehrssicherung im Interesse aller Schifffahrttreibenden (vgl. Bemm/von Waldstein, Rheinschifffahrtspolizeiverordnung, 3. Aufl. 1996, § 1.12 Nr.4, Rdn. 25). Würde man die Eigenschaft der Vorschrift als Schutzgesetz bejahen, könnte dies zu einer fast uferlosen Haftung desjenigen führen, der gebotene Hinweise unterlässt und ihm eine Art Garantenstellung kraft besserer Kenntnis aufbürden; dass das gewollt sein kann, erscheint dem Senat zweifelhaft. Insoweit kann die Haftung des Schiffführers nicht weiter gehen als in den Fällen, in denen ein gem. § 1.12 Nr. 3 RheinSchPVO gebotener Hinweis auf die Stelle unterbleibt, an der ein Schiff selbst einen Gegenstand verloren hat, durch den die Schifffahrt behindert oder gefährdet werden kann. Es ist in Rechtsprechung und Literatur anerkannt, dass die sich aus § 1.12 Nr. 3 RheinSchPVO ergebende Meldepflicht kein Schutzgesetz i.S.d. § 823 Abs. 2 BGB darstellt (vgl. Bemm/von Waldstein, a.a.O., § 1.12 Nr. 3, Rdn 10 mit w. Nw. aus der Rechtsprechung). Dies muss – erst recht – für die hier in Rede stehende Vorschrift des § 1.12 Nr. 4 RheinSchPVO gelten, die sich auf die Meldung von Hindernissen bezieht, für die der Schiffführer keine Verantwortung trägt. 23

b) Abgesehen davon lässt sich nach Auffassung des Senats nicht feststellen, dass der Beklagte zu 1) in der konkreten Situation gegen die Vorschrift des § 1.12 Nr. 4 RheinSchPVO verstoßen hat. Eine verzögerte Meldung liegt nicht vor, vielmehr hat er zeitnah die ihm möglichen Informationen den zuständigen Behörden mitgeteilt. 24

4. a) Die Kostenentscheidung beruht auf 97 Abs. 1 ZPO. Die Entscheidung zur vorläufigen Vollstreckbarkeit findet ihre Grundlage in den §§ 708 Nr. 10, 713 ZPO. 25

b) Die Voraussetzungen der Zulassung der Revision nach § 543 Abs. 2 ZPO sind nicht erfüllt. Die Sache hat weder grundsätzliche Bedeutung, noch bedarf es einer Entscheidung des Revisionsgerichts zur Fortbildung des Rechts oder zur Sicherung einer einheitlichen Rechtsprechung. Vielmehr sind die Fragen, auf die es hier alleine ankommt, in der obergerichtlichen Rechtsprechung hinreichend geklärt. Im Übrigen beruht die Entscheidung lediglich auf einer Würdigung der konkreten Umstände des vorliegenden Einzelfalles. 26

