

Verkehrssicherungspflicht für die Schleuse



»Revidirte Rheinschiffahrts-Acte« von 1868, Foto: ZK

Die Bundesrepublik Deutschland haftet für Verletzungen der Verkehrssicherungspflicht hinsichtlich einer Schleusanlage für das Verschulden des Schleusenpersonales nicht nach Amtshaftungsgrundsätzen, sondern nach allgemeinen zivilrechtlichen Grundsätzen. Etwas anderes gilt nur dann, wenn der Träger der Verkehrssicherungspflicht dieser im Rahmen der öffentlichen Verwaltung hoheitlich genügen will und dies durch einen ausdrücklichen Organisationsakt gegenüber der Allgemeinheit kundmacht. Die Freigabe der Einfahrt in eine Schleusenkammer durch Lichtzeichen grün gemäß § 628 a Nr. 3 b BinSchStrO ist keine hoheitliche Maßnahme.

Der Verkehrssicherungspflichtige haftet dafür, dass sich die Anlage in einem verkehrssicheren Zustand befindet, und er haftet für Schäden, die einem Benutzer der Anlage aus deren ordnungswidriger Beschaffenheit entstehen, wenn er es aus Mangel an der von ihm im Verkehr zu beachtenden Sorgfalt versäumt hat, die Gefahrenquelle zu beheben, für die Zeit bis zu ihrer Beseitigung den Verkehr warnend auf die Gefahrenquelle hinzuweisen und gegebenenfalls den Gefahrenbereich zu sperren.

Mindestens bei Unregelmäßigkeiten oder Auffälligkeiten während des Schleusenvorganges ist das Schleusenpersonal verpflichtet, den gesamten Schleusungsvorgang zu beobachten und erforderlichenfalls sofort pflichtgemäß den Notstoppschalter zu betätigen, falls Gefahr für ein zu schleusendes Schiff bemerkbar wird.

Schadenersatz für Nutzungsverlust wegen einer Verkehrssicherungspflichtverletzung kann für das Schiff abstrakt in Höhe des nach dem amtlichen Lebenshaltungskostenindex indizierten gesetzlichen Liegegeldsatz gemäß § 32 BinSchG a.F. gefordert werden. Die Dauer der erforderlichen Reparaturzeit kann das Gericht im Rahmen des § 287 ZPO schätzen.

Beschluss des Schiffahrtsobergerichts Karlsruhe, Az.: 22 U 3/13 BSch, vom 31. Juli 2013 (Schiffahrtsgericht Mannheim, Az.: 30 C 21/12 BSch)

Beschluss

1. Der Senat beabsichtigt, die Berufung der Beklagten gegen das Urteil des Amtsgerichts Mannheim – Schiffahrtsgericht – vom 30.01.2013 – Aktenzeichen: 30 C 2/12 BSch – durch einstimmigen Beschluss zurückzuweisen.

Gründe:

Der Senat ist einstimmig davon überzeugt, dass die Berufung der Beklagten offensichtlich keine Aussicht auf Erfolg und die Rechtsache keine grundsätzliche Bedeutung hat sowie weder die Fortbildung des Rechts noch die Sicherung einer einheitlichen Rechtsprechung eine Entscheidung des Berufungsgerichts erfordern noch eine mündliche Verhandlung geboten ist (§ 522 Abs. 2 Satz 1 ZPO).

Die Berufung zeigt keine konkreten Anhaltspunkte auf, die Zweifel an der Richtigkeit oder Vollständigkeit der entscheidungserheblichen Feststellungen begründen und deshalb eine erneute Feststellung gebieten (§ 529 Abs. 1 Nr. 1 ZPO). Zu Recht ist das Schiffahrtsgericht Mannheim auf der Grundlage der fehlerfrei getroffenen Feststellungen zu der Überzeugung gelangt, dass der Beklagte zu 2 seine Verkehrssicherungspflicht schuldhaft verletzt hat und dies der Beklagten zu 1 zuzurechnen ist.

Auch der Senat ist nach eigener Prüfung davon überzeugt, dass der Beklagte zu 2 aufgrund der Auffälligkeiten während des Schleusungsvorgangs verpflichtet gewesen wäre, die Ausschleusung des GMS »Wolfgang Krieger« bis zum vollständigen Verlassen des Schleusenbereichs zu beobachten, um auf weitere Auffälligkeiten sofort reagieren zu können.

Die Beklagten haben nicht in Abrede gestellt, dass es unmittelbar im Zusammenhang mit dem streitgegenständlichen Schleusungsvorgang und vor dem fraglichen Unfall bei der Schleusung des GMS »Wolfgang Krieger« zu drei Auffälligkeiten gekommen ist: Zunächst öffneten sich die vier Schütze des Unterhauptes nicht, so dass sich der Beklagte zu 2 veranlasst sah, das geschlossene Oberhaupt manuell wieder zu öffnen und die automatische Schleusung erneut zu starten. Dann geschah der Pegelausgleich verzögert und zwar so auffallend, dass sich der Schiffsführer aufgrund der langen Wartezeit nach den Ursachen für die Verzögerung erkundigte. Zu-

dem öffnete sich nach dem erfolgten Pegelausgleich das Unterhaupt nicht, weshalb der Beklagte zu 2 auch hier die manuelle Öffnung vornahm. Die Beklagten greifen das Urteil des Schiffahrtsgerichts mit dem Vortrag an, die aufgezeigten Auffälligkeiten hätten den Beklagten zu 2 nicht zu einer besonderen Achtsamkeit verpflichtet, weil ein Zusammenhang dieser Auffälligkeiten mit dem letztlich schadensursächlich gewordenen Steuerungsfehler des Untertors nicht bestanden habe und der Beklagte zu 2 die potentielle Gefahr deshalb nicht vorhersehen konnte.

Dem vermag der Senat jedoch nicht zu folgen. Unstreitig ist es den Beklagten bis heute nicht gelungen, die Ursache der streitgegenständlichen Fehlfunktion des Untertors zu ermitteln. Da die Beklagten zudem die relevanten technischen Aufzeichnungen des fraglichen Schleusungsvorgangs vernichtet haben, ist deshalb zwar nicht festzustellen, aber eben auch nicht auszuschließen, dass die vorgenannten Auffälligkeiten auf eine gemeinsame Ursache zurückzuführen waren. Dass dies nach Ansicht der Beklagten technisch nicht möglich ist, spielt insoweit keine Rolle, da sie auch die streitgegenständliche Fehlfunktion des Untertors technisch nicht erklären können und einer »Geisterhand« zugewiesen haben. Hinzu kommt, dass alle Auffälligkeiten tatsächlich im technischen Wirkbereich des Unterhauptes lagen, da sich die Schütze des Unterhauptes zunächst nicht öffneten und auch der Pegelausgleich zu Tal hin nur verlangsamt vorstättig, was erneut auf einen technischen Defekt im Bereich der Wasserdurchflussregelung des Unterhauptes hinweisen konnte. Nachdem sich dann auch das Unterhaupt nach dem Pegelausgleich zunächst nicht öffnete, durfte der Beklagte zu 2 nicht darauf vertrauen, dass das Unterhaupt und das darin befindliche Unterhaupt keine weiteren Schwierigkeiten machen würden und hätte deshalb die Ausschleusung des GMS »Wolfgang Krieger« bis zum vollständigen Verlassen des Schleusenbereichs handlungsbereit beobachten müssen.

Anmerkung der Redaktion

Die vorstehende Entscheidung sowie die auf den Internetseiten wiedergegebene Entscheidung erster Instanz (Sammlung Seite) enthalten sehr grundsätzliche Ausführungen zu den Sorgfaltspflichten des Schleusenpersonales und differenzieren haftungsrechtlich zwischen hoheitlichen und zivilrechtlichen Aufgaben des Schleusenbetreibers.

Die Abgrenzung der Verkehrssicherungspflicht nach allgemeinen zivilrechtlichen Grundsätzen einerseits und nach Amtshaf-

tungsgrundsätzen andererseits ist für prozesstaktische Entscheidungen der klagenden Partei von Bedeutung. Dies gilt insbesondere für die Möglichkeit eines Exkulpationsbeweises nach § 831 BGB einerseits und für die Passivlegitimation des Schleusenbeamten selbst nach Amtshaftungsgrundsätzen (Art. 34 GG) andererseits.

Bemerkenswert ist auch, dass sich der Begründung des Beschlusses sowie des Urteiles entnehmen lässt, dass im konkret vorliegenden Fall offensichtlich technische Aufzeichnungen zum Schleusungsvorgang vernichtet worden waren. Leider machen die Richter keine expliziten Ausführungen dazu, ob sich diese unstreitige Tatsache auf die Beweislastverteilung auswirkt. Immerhin bewertet das Urteil erster Instanz das Verhalten des Schleusenpersonales hinsichtlich der technischen Aufzeichnungen als »zumindest fahrlässig«. Es wäre interessant zu wissen, ob die zuständigen Gerichte in der Tatsache, dass technische Unterlagen in Kenntnis eines Unfalles vernichtet wurden, nicht möglicherweise eine Beweisvereitelung mit der Folge der Beweislastumkehr sehen würden. Dies wäre immerhin denkbar. Hinsichtlich der Vernichtung von technischen Aufzeichnungen als »zumindest fahrlässig«. Es wäre interessant zu wissen, ob die zuständigen Gerichte in der Tatsache, dass technische Unterlagen in Kenntnis eines Unfalles vernichtet wurden, nicht möglicherweise eine Beweisvereitelung mit der Folge einer Beweislastumkehr für Kausalität und möglicherweise Verschulden sehen. So spricht auch zum Beispiel in den Fällen des Umsteuerversagens oder Ruderversagens eines Schiffes schon dann ein Anscheinsbeweis für ein Verschulden der Besatzung, wenn der Schiffseigner nicht die Tatsache des Umsteuerversagens oder Ruderversagens, deren Ursache und die Erfüllung aller Wartungspflichten nachweist. Es ist nicht fernliegend, diese Grundsätze auch auf ein technisches Versagen der Einrichtung einer Schleuse anzuwenden.

Schließlich bestätigen das Schiffahrtsgericht Mannheim und das Schiffahrtsobergericht Karlsruhe, dass die sogenannte abstrakte Berechnung des Nutzungsverlustes nach der Rechtsprechung des Rheinschiffahrtsobergerichtes Köln (ZfB Sammlung Seite 1974 ff) und ihm folgend des BGH (ZfB Sammlung Seite 2008 ff) grundsätzlich in allen Schiffahrtsachen bei Schädigung eines Schiffes (so auch Schiffahrtsgericht Duisburg (Umschlagsvertrag), ZfB Sammlung Seite 2194 ff) Anwendung finden.

Rechtsanwalt Dr. Martin Fischer,
Frankfurt am Main

Urteil des Schiffahrtsgerichts Mannheim, Az.: 30 C 2/12 BSch, vom 30. Januar 2013

Das Schiffahrtsgericht Mannheim hat für Recht erkannt:

Die Beklagten werden verurteilt, als Gesamtschuldner an die Klägerin 14.982,88 € nebst 5 % Zinsen über dem Basiszinssatz aus 9.739,00 € seit dem 07.07.2011, aus 5.243,88 € seit dem 23.11.2012 bei der Beklagten Ziffer 1), seit 21.11.2012 bei dem Beklagten Ziffer 2) zu zahlen. Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.

Die Kosten des Rechtsstreits einschließlich der Kosten des Verklarungsverfahrens tragen die Beklagten als Gesamtschuldner.

Das Urteil ist gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des jeweils zu vollstreckenden Betrags vorläufig vollstreckbar.

Tatbestand

Die Klägerin macht gegenüber der Beklagten Schadensersatzansprüche aus eigenem sowie abgetretenem Recht ihres Kaskoversicherers aus einem Schiffsunfall auf dem Neckar am 11.05.2011 geltend. Die Klägerin ist Eignerin des Gütermotorschiffes „Wolfgang Krieger“, welches über eine Länge von 104,83 m, eine Breite von 10,54 m und einen Tiefgang von 3,18 m verfügt. Die Tragfähigkeit beträgt 2.325 t. Am 11.05.2011 befand sich das Schiff unter Führung des Schiffsführers H unbeladen auf der Talfahrt auf dem Neckar. Nach längerer Wartezeit infolge eines Defektes der Backbord-Schleusenkammer der Schleuse Feudenheim bei Neckar-km 6,2 fuhr GMS „Wolfgang Krieger“ in die rechte große Schleusenkammer ein. Die Beklagte Ziffer 1) führte an der Schleuse regelmäßige Bauwerksinspektionen und Wartungsarbeiten durch. Nach Ingangsetzung der automatischen Talschleusung durch den zuständigen Schichtleiter B, den bei der Beklagten Ziffer 1) beschäftigten Beklagten Ziffer 2), schloss sich zwar das Obertor. Allerdings öffneten sich nicht die Schütze im Unterhaupt, so dass kein Pegelausgleich erfolgen konnte. Deswegen startete der Beklagte Ziffer 2) den Schleusungsvorgang erneut, indem er manuell nochmals das Obertor auffuhr. Der Pegelausgleich konnte sodann stattfinden, wobei das Wasser langsamer als üblich abfloss. Der Schiffsführer und Antragsteller im Verklarungsverfahren, H, fragte daraufhin den Beklagten Ziffer 2) nach dem Grund für den langsamen Pegelausgleich. Obwohl nach einem Vergleich von Unterwasser und Kammerpegel sich das Untertor längst hätte öffnen müssen, tat es dies nicht. Der Beklagte Ziffer 2) öffnete daraufhin nunmehr manuell das Untertor. Nachdem sich das Untertor in der Endstellung befunden hatte, schaltete er die Ampel auf Grün. Da sich plötzlich ohne Dazutun des Beklagten

Ziffer 2) das Untertor wieder schloss, betätigte der Schiffsführer, der bereits losgefahren war, mit voller Kraft das Bugstrahlruder, ohne noch verhindern zu können, dass der Bug des Schiffes gegen das Untertor stieß. Der Beklagte Ziffer 2) hatte diesen Teil des Schleusungsvorgangs nicht beobachtet, sondern aufgrund des regen Betriebs an diesem Tag andere Dinge verrichtet. Erst durch die lauten Geräusche des Bugstrahlruders aufmerksam geworden, bemerkte er über den Monitor das Schließen des Untertores, obwohl sich das Schiff noch in der Ausfahrt aus der Schleuse befand. Der Beklagte Ziffer 2) drückte daraufhin auf den Halteknopf, so dass sich das Untertor wieder öffnete und abermals in die Endstellung ging. Nach seinen Angaben schloss sich das Untertor aber erneut ohne sein Dazutun, so dass er sich wiederum veranlasst sah, den Halteknopf zu betätigen. Nunmehr öffnete sich ein drittes Mal das Untertor bis zur Endstellung. Der Beklagte Ziffer 2) schaltete die Ampelanlage wieder auf Grün und bat den Schiffsführer außerdem um umsichtige Fahrt. Die Talschleusung erfolgte sodann ohne weitere Zwischenfälle. Die Beklagte Ziffer 1) bezweifelte aufgrund einer unmittelbar nach dem Unfall erfolgten Auswertung der technischen Aufzeichnungen der Schleusenanlage durch deren technisches Personal nicht, dass Ursache des Unfalls ein technischer Defekt der Steuerungstechnik der Schleusenanlage gewesen war. Danach vernichtete sie die technischen Aufzeichnungen. An dem GMS „Wolfgang Krieger“ entstanden Schäden an der Verschanzung des Vorschiffes. Zur Schadensbeseitigung war die Erneuerung der backbord- und steuerbordseitigen Schanzplatten erforderlich. Der von der Klägerin beauftragte Sachverständige F veranschlagte in der Schadentaxe vom 30.05.2011 eine Reparaturzeit von vier Tagen. Im Zeitraum vom 02.01.2012 bis 16.01.2012 ist das Schiff in der Werft repariert worden. Lediglich die Konservierungsarbeiten wurden durch das Personal der Klägerin ausgeführt. Mit elektronischer Nachricht der Versicherungsmaklerin der Klägerin vom 31.05.2011 wurde die Beklagte Ziffer 1) aufgefordert, die Reparaturkosten in Höhe von 7.980,00 € sowie die Sachverständigenkosten in Höhe von 1.759 € zu zahlen (K 5, AS 15). Unter dem 06.07.2011 lehnte die Beklagte Ziffer 1) die Schadensregulierung mit dem Hinweis auf fehlendes Verschulden ab.

Die Klägerin ist der Ansicht, dass die Beklagte Ziffer 1) gegen die ihr obliegende Verkehrssicherungspflicht verstoßen habe. Die technische Ausstattung der Schleusenanlage sei unzureichend. Die Schleusenanlage müsse in einer Weise eingerichtet sein, dass festgestellte Fehlfunktionen bei der automatischen Schleusung zunächst zwingend zu untersuchen seien, bevor die Schleusung fortgesetzt

werden könne. Es dürfe nicht sein, dass Fehlfunktionen gleichsam über die manuelle Bedienung „ausgeschaltet“ werden können und dass sich das Schleusentor schließe, obwohl die Ampelanlage Grünlicht zeige. Dem Schleusenbediensteten dürften bei Unregelmäßigkeiten lediglich die Notausschaltung zur Verfügung stehen. Eine entsprechende Handlungsanweisung an das Schleusenpersonal hätte erfolgen müssen. Der Beklagte Ziffer 2) habe es pflichtwidrig unterlassen, den Notschalter zu benutzen. Außerdem hätte er infolge der vorausgegangenen Unregelmäßigkeiten beim Schleusungsvorgang das weitere Geschehen beobachten müssen. Dies müsse sich die Beklagte Ziffer 1) anrechnen lassen.

Mit der am 22.11.2012 der Beklagten Ziffer 1) und der am 20.11.2012 dem Beklagten Ziffer 2) zugestellten Klage macht die Klägerin Reparaturkosten in Höhe von 7.980 € netto, Expertise-Kosten in Höhe von 1.759 € sowie den Nutzungsverlust des Schiffseigners für 4 Tage in Höhe von 4.488,08 €, insgesamt somit 14.227,08 €, geltend. Außerdem fordert sie die außergerichtlichen Rechtsverfolgungskosten in Höhe von 755,80 €.

Die Klägerin beantragt, die Beklagten gesamtschuldnerisch zu verurteilen, an die Klägerin 14.982,88 € nebst 5 % Zinsen über dem Basiszinssatz aus 14.227,08 € seit dem 06.07.2011 sowie aus 755,80 € seit Rechtshängigkeit zu bezahlen.

Die Beklagten Ziffer 1) und 2) beantragen, die Klage abzuweisen.

Der Beklagte Ziffer 2) bestreitet seine Passivlegitimation. Aufgrund seiner ihm als Schichtleiter obliegenden hoheitlichen Aufgaben im Rahmen des Schleusenbetriebs sei er Beamter im haftungsrechtlichen Sinne gemäß Art. 34 GG i.V.m. § 839 BGB. Deswegen trete an die Stelle der persönlichen Haftung die Staatshaftung der Beklagten Ziffer 1) als Anstellungskörperschaft. Die Beklagten sind der Ansicht, dass sie die Verkehrssicherungspflichten nicht schuldhaft verletzt hätten. Sie behaupten, die unstreitige Fehlfunktion der Steuerungstechnik beruhe nicht auf einer unzureichenden technischen Ausstattung. Das plötzliche Schließen eines Schleusentores sei ein völlig untypischer Geschehensablauf. Entsprechende Verriegelungsketten, die sich widersprechende sicherheitsrelevante Aktionen verhindern sollen, seien vorhanden. Der Beklagte Ziffer 2) habe den Schleusungsvorgang auch ausreichend beobachtet. Die vorhergehenden Unterbrechungen hätten keine ausreichende Warnfunktion für das plötzliche Schließen des Schleusentores gehabt. Das Bedienen des Notstoppschalters sei nicht ursächlich für den Schaden geworden, sondern das plötzliche Schließen

des Tores. Durch das Betätigen des Halteknopfes habe der Beklagte Ziffer 2) sogar größere Schäden verhindern können, weil sich das Tor wieder geöffnet habe. Hingegen wären beim Betätigen des Notstopps sämtliche Funktionen blockiert gewesen. Nutzungsausfall könne die Klägerin nicht geltend machen. Es handele sich um bloße Schönheitsreparaturen. Ohnehin sei es zweifelhaft, ob die abstrakte Schadensberechnung zugrunde gelegt werden könne. Die Reparaturkosten seien bei Gelegenheit eines umfangreichen anderweitigen Werftaufenthalts erfolgt. Die Fahrtzeiten von und zur Werft müssten als Sowiekosten abgezogen werden. Die Konservierungsarbeiten seien unstrittig nicht auf der Werft verrichtet worden.

Das Gericht hat die Akte des Verklarungsverfahrens des Amtsgerichts Mannheim (30 H 1/12 BSch) sowie die Bußgeldakte der WSP Mannheim (Owi/0809465/2011) zu Beweis Zwecken beigezogen. Im Verklarungsverfahren ist u.a. der Schiffsführer H als Antragsteller und der Beklagte Ziffer 2) als Zeuge vernommen worden. Im Übrigen wird Bezug genommen auf die bis zum 16.01.2013 gewechselten Schriftsätze im schriftlichen Verfahren gemäß § 128 Abs. 2 ZPO.

Entscheidungsgründe

A.

Die Klage ist zulässig und zum großen Teil begründet.

Die Klägerin, deren Aktivlegitimation sich aus eigenem Recht und über § 398 BGB ergibt, hat einen Anspruch gegen die Beklagten gesamtschuldnerisch aus §§ 823, 831, 421 BGB.

I.

Nach ständiger Rechtsprechung ist ein Anspruch auf Schadensersatz wegen schuldhafter Verletzung der Verkehrssicherungspflicht hinsichtlich einer Schleusenanlage, auch wenn die Verantwortung den Staat oder eine andere öffentlich-rechtliche Körperschaft trifft, regelmäßig nicht nach § 839 Abs. 1 BGB, Art. 34 GG, sondern nach allgemeinen zivilrechtlichen Grundsätzen zu beurteilen (Schiffahrtsobergericht Karlsruhe, Urteil vom 15.04.1997 - U 5/96 BSch, ZfB 1997, Sammlung Seite 1666 f; Urteil vom 11.12.1990 - U 6/89 BSch, ZfB 1992, Sammlung Seite 1357 f, Urteil vom 22.12.1994 - U 7/94 BSch, ZfB 1995, Sammlung Seite 1515 f, Schiffahrtsobergericht Hamburg, Urteil vom 28.07.1999 - 6 U 237/98 BSchG, zitiert nach juris Rn. 5 jeweils mwN). Etwas anderes gilt nur dann, wenn der Träger der Verkehrssicherungspflicht dieser im Rahmen der öffentlichen Verwaltung hoheitsrechtlich genügen will. Dazu bedürfte es eines ausdrücklichen Organisationsaktes, der der Allgemeinheit gegenüber kundgemacht wird. Ein solcher

ausdrücklicher Organisationsakt liegt für den Neckar nicht vor (vgl. Schiffahrtsobergericht Karlsruhe, Urteil vom 15.04.1997 - U 5/96 BSch aaO). Für Schleusenanlagen gilt ebenso wie für Wasserstraßen und Häfen der Grundsatz, dass derjenige, der dort einen Verkehr eröffnet hat oder andauern lässt, nach § 823 BGB für eine Gefahrenlage verantwortlich ist, die bei ordnungswidrigem Zustand der Verkehrsanlage entsteht (vgl. Schiffahrtsobergericht Karlsruhe, Urteil vom 15.04.1997 - U 5/96 BSch, ZfB 1997, Sammlung Seite 1666 f, Urteil vom 22.12.1994 - U 7/94 BSch, vgl. auch Schiffahrtsobergericht Berlin, Urteil vom 27.09.2001 - 12 U 2045/00 BSch, zitiert nach Rn. 21; Schiffahrtsobergericht Karlsruhe, Urteil vom 24.01.2003 - 23 U 6/02 BSch, ZfB 2003, Sammlung Seite 1906 ff; Urteil vom 10.09.2001 - U 3/00 BSch, zitiert nach juris Rn. 45). Er hat dafür zu sorgen, dass sich die Anlage in verkehrssicherem Zustand befindet, und er haftet für Schäden, die einem Benutzer der Anlage aus deren ordnungswidriger Beschaffenheit entstehen, wenn er es aus Mangel an der von ihm im Verkehr zu beachtenden Sorgfalt verabsäumt hat, die Gefahrenquelle zu beheben, für die Zeit bis zu ihrer Beseitigung den Verkehr warnend auf die Gefahrenquelle hinzuweisen und ggf. den Gefahrenbereich zu sperren (vgl. Schiffahrtsobergericht Karlsruhe, Urteil vom 15.04.1997 aaO). Inhalt der Verkehrssicherungspflicht ist es, dass jeder, der im Verkehr eine Gefahrenquelle schafft oder unterhält, die notwendigen und zumutbaren Vorkehrungen zum Schutz anderer zu treffen hat. In Rechtsprechung und Schrifttum besteht jedoch Einigkeit darüber, dass die Verkehrssicherungspflicht nicht missverstanden werden darf als Pflicht zur völligen Gefahrloshaltung der Verkehrswege. Es ist unzulässig, allein daraus, dass die Beschaffenheit des Verkehrsweges einen Unfall unter Umständen mit verursacht hat, eine Haftung wegen Verletzung einer Verkehrssicherungspflicht herzuleiten (Schiffahrtsobergericht Karlsruhe, Urteil vom 15.04.1997 aaO).

Ebenso liegt kein hoheitliches Handeln seitens des Beklagten Ziffer 2) vor. Dies gilt nur in den Fällen, in denen das Schleusenpersonal eine der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs, der Beschleunigung der Durchfahrt und der vollen Ausnutzung der Schleusenanlage dienende Anordnung erteilt, die die Schiffsführer zu befolgen haben. Derartige Regelungen wie § 6.28 Nr. 6, Satz 1 und Nr. 17 Binnens-StrO haben hoheitlichen Charakter und sind bei Nichtbefolgung auch sanktionsbewehrt (Schiffahrtsobergericht Karlsruhe, Urteil vom 11.12.1990 aaO Rn. 8). Unstrittig hat vorliegend der Beklagte Ziffer 2) die Ausfahrt aus der Schleuse freigegeben und das entsprechende Lichtzeichen Grün gemäß § 6.28 a Nr. 3 b) BSch-StrO gesetzt. Die Freigabe der Ausfahrt aus

der Schleusenkammer besagt ebenso wie die Freigabe der Einfahrt nicht mehr, als dass der jeweilige Teil der Wasserstraße zur Benutzung durch die Verkehrsteilnehmer freigegeben wird. Ausdrücklich hat die Rechtsprechung dies für die Freigabe der Einfahrt in die Schleuse mit der Begründung entschieden, dass es im Belieben des Verkehrsteilnehmers stehe, ob er diese für den Verkehr freigegebene Wasserfläche in der Schleusenkammer benutze (vgl. Schiffahrtsobergericht Karlsruhe, Urteil vom 11.12.1990 aaO; vgl. auch Schiffahrtsobergericht Hamburg, Urteil vom 28.07.1999, 6 U 237/98 BSchG, zitiert nach juris Rn. 5). Spiegelbildlich muss dies auch für die Ausfahrt gelten. Es kann das Grünlicht bei der Ausfahrt auch nicht deswegen als hoheitliches Handeln gesehen werden, weil der Schiffsführer bei einem Verharren in der Schleusenkammer nachfolgende Schiffe behindern würde. Erst wenn dieser sich trotz Grünlichts weigern würde, die Schleusenkammer zu verlassen, käme den dann zu ergreifenden Maßnahmen des Schleusenpersonals hoheitlicher Charakter zu. Denn insoweit lägen Anordnungen betreffend die Beschleunigung der Durchfahrt gemäß § 6.28 Nr. 17 BSch-StrO vor.

II.

Nach der Beweisaufnahme steht zur Überzeugung des Gerichts fest, dass der Beklagte Ziffer 2) seine Verkehrssicherungspflicht schuldhaft verletzt hat und dies der Beklagten Ziffer 1) zuzurechnen ist. Der Schaden am Bug des GMS „Wolfgang Krieger“ ist durch die Berührung mit dem sich schließenden Untertor der Schleuse Feudenheim entstanden. Unbestritten ist das Schließen des Untertores auf eine Fehlfunktion der Steuerungstechnik zurückzuführen. Das Gericht kann dahinstehen lassen, ob, wie die Klägerin meint, die Verkehrssicherungspflicht bereits dadurch verletzt worden ist, dass die Beklagte Ziffer 1) die Bedienung der Schleusenanlage in manueller Weise auch bei Störungen in der Automatik zulässt und ob die Handlungsanweisungen an die Schleusenbediensteten insoweit mangelhaft sind. Es ist auch nicht entscheidungsrelevant, welche beweismäßigen Folgen daran zu knüpfen sind, dass die technischen Aufzeichnungen der Schleusenanlage in zumindest fahrlässiger Weise in der Annahme, dass der Unfall keine juristische Auseinandersetzung zur Folge haben wird, vernichtet worden sind, so dass eine Untersuchung auf mögliche Ursachen der Störung durch einen gerichtlich bestellten Sachverständigen ausgeschlossen ist. Schließlich braucht nicht darüber entschieden zu werden, welche Anforderungen an die Beobachtung des Schleusenvorgangs im Allgemeinen zu stellen sind. Zwar kommen unkontrollierte Torbewegungen nicht oft vor. Der Beklagte Ziffer 2) selbst hat nach

seinen Angaben so etwas seit Beginn seiner Tätigkeit an der Schleuse Feudenheim vor 17 Jahren noch nicht erlebt. Der Zeuge B, Leiter des Bauhofs beim Wasser- und Schifffahrtsamt Heidelberg, schilderte, dies in seinem langjährigen Berufsleben zwei- bis dreimal erlebt zu haben. Das Gericht sieht aber die Verkehrssicherungspflicht dadurch verletzt, dass der Beklagte Ziffer 2) den Schleusungsvorgang trotz vorhergehender Auffälligkeiten nicht weiter beobachtet hat, um gegebenenfalls schnellstmöglich bei Störungen einzugreifen (vgl. Schifffahrtsobbergericht Hamburg aaO Rn. 16). Vorliegend traf den Beklagten Ziffer 2) eine gesteigerte Pflicht zur Aufmerksamkeit. Zunächst öffneten sich nach seiner eigenen Darstellung die vier Schütze des Untertores nicht, so dass er sich veranlasst sah, das bereits geschlossene Obertor manuell wieder zu öffnen, um die automatische Schleusung erneut zu starten. Sodann traten Verzögerungen beim Pegelausgleich ein und zwar in einer Weise, dass sich der Schiffsführer aufgrund der langen Wartezeit nach den Ursachen erkundigte. Schließlich öffnete sich das Untertor trotz des letztlich hergestellten Pegelausgleichs nicht, was den Beklagten Ziffer 2) bewog, dieses ebenfalls manuell zu öffnen. Somit waren bereits drei Unregelmäßigkeiten bei einem einzigen Schleusungsvorgang eingetreten, die den Beklagten Ziffer 2) spätestens jetzt dazu hätten veranlassen müssen, den Schleusungsvorgang zu beobachten, um gegebenenfalls wieder manuell eingreifen zu können. Dies hat der Beklagte Ziffer 2) nach eigenem Bekunden nicht getan. Erst durch das Geräusch des Bugstrahlruders des GMS „Wolfgang Krieger“, welches er durch das an diesem Tag geöffnete Fenster vernahm, sah er sich veranlasst, Notmaßnahmen zu ergreifen. Dem Einwand der Beklagten, die vorangegangenen Unterbrechungen in der automatischen Schleusung hätten keine ausreichende Warnfunktion gehabt, dass im manuellen Betrieb plötzlich mit unkontrollierten Torbewegungen hätte gerechnet werden müssen, steht entgegen, dass nach dem eigenen Vortrag der manuelle Betrieb der automatischen Schleusung gleichgestellt ist. Gerade wenn es keinen Unterschied macht, ob im automatischen oder im manuellen Betrieb geschleust wird, darf dieses bezogen auf die Warnhinweise zur Aufrechterhaltung der Sicherheit des Schiffsverkehrs ebenfalls nicht anders gewertet werden. Darüber hinaus kann der Auffassung nicht gefolgt werden, die vorangegangenen Unregelmäßigkeiten beim Öffnen der Schütze, beim Pegelausgleich und beim Untertor hätten ebenfalls keine ausreichende Warnfunktion für das unkontrollierte Schließen des Untertores gehabt. Ohnehin messen die Beklagten den vorangegangenen Auffälligkeiten allgemein keine große Bedeutung bei. Der Beklagte Ziffer 2) dokumentierte diese demzufolge auch weder in seinem Betriebstagebuch

(30 H 1/12 BSch.) noch in dem Formblatt über die Schadensmeldung. Der Beklagte Ziffer 2) bemerkte dazu, dass er Unregelmäßigkeiten, die von kurzer Dauer seien und keinen Schaden zur Folge haben, nicht aufschreibe, obwohl gerade bei langjährig betriebenen Schleusen solche Informationen für die Aufrechterhaltung der Betriebssicherheit hilfreich sein könnten. Sämtliche Unregelmäßigkeiten betreffen aber ein und denselben Schleusungsvorgang. Dieser ist als einheitlicher komplexer Vorgang zu betrachten, auch wenn er in verschiedene Abschnitte aufgeteilt ist. Auffälligkeiten in einem Abschnitt müssen den Schleusenbediensteten zumindest bei einem gehäuften Auftreten dazu veranlassen, ein erhöhtes Augenmerk auch auf die anderen Abschnitte zu richten, auch wenn letztlich erst durch ein unkontrolliertes Schließen des Schleusentores ein Schaden am Bug des Schiffes entstehen kann. Tatsächlich hat der Beklagte Ziffer 2) den Schleusungsvorgang zumindest in dem Moment des Schließens des Untertores unstreitig nicht beobachtet. Erst in dem Augenblick, als er das Geräusch des Bugstrahlruders vernahm, betätigte er den Halteknopf, ohne die Kollision noch verhindern zu können. Ob statt des Halteknopfes pflichtgemäß der Notstoppschalter hätte betätigt werden müssen, ist unmaßgeblich, weil dieses Handeln für den Schaden nicht ursächlich geworden ist. Hingegen ist unstreitig, dass die Kollision hätte verhindert werden können, wenn der Beklagte die Ausfahrt aus der Schleuse beobachtet hätte. Dies ergibt sich auch aus der Schilderung des Beklagten Ziffer 2), der als Schichtleiter beobachten konnte, dass das Untertor zwar wieder in die Endstellung ging, es sich jedoch erneut schloss, so dass er wiederum den Halteknopf betätigte, um das Untertor nunmehr ein drittes Mal zu öffnen. Diesmal blieb er an dem Knopf „Halt“, um diesen gegebenenfalls rechtzeitig betätigen zu können und bat zusätzlich den Schiffsführer um umsichtige Ausfahrt. Es spielt keine Rolle, dass der Schiffsführer das abermalige unkontrollierte Schließen des Untertores nicht wahrgenommen hat, obwohl er es aus seiner Sicht hätte wahrnehmen müssen. Das Gericht hat keinen Zweifel an den Angaben des Beklagten Ziffer 2), der sich nunmehr tatsächlich dem Schleusungsvorgang mit allerhöchster Aufmerksamkeit widmete.

Das pflichtwidrige Verhalten war auch schuldhafte. Von einem Verschulden ist auszugehen, wenn nicht alle zumutbaren Maßnahmen getroffen wurden, die aus der Sicht eines verständigen und gewissenhaften Schichtleiters geboten und geeignet sind, die Gefahr zu vermeiden (vgl. BGH, Urteil vom 11.03.1986, VI ZR 22/85, zitiert nach juris Rn. 14; Palandt/Sprau, BGB, 72. Aufl., § 823 Rn. 51, 54). Dabei indiziert die Verletzung der äußeren Sorgfalt die innere Sorgfalt bzw. es spricht

ein Anscheinsbeweis für die Verletzung der inneren Sorgfalt (BGH aaO Rn. 19; Palandt/Sprau aaO Rn. 54). Der Beklagte Ziffer 2) räumt selbst ein, dass an diesem Tag ziemlich viel Betrieb war und er nicht den gesamten Schleusungsvorgang beobachtet hat, weil er auch mit anderen Sachen beschäftigt war. Der gesamte Schiffsverkehr war ohnehin durch den Ausfall der Backbordschleuse weitgehend auf die rechte große, noch funktionstüchtige Schleuse konzentriert (vgl. zum Aufbau der Schleuse Feudenheim www.anh.wsv.de/projekte/schleusen/feudenheim/index/html). Die Haftung des Beklagten Ziffer 2) muss sich die Beklagte gemäß § 831 Abs. 1, Satz 1 BGB zurechnen lassen (vgl. Schifffahrtsobbergericht Hamburg aaO Rn. 17).

III. Schadenshöhe

Die Schadensersatzansprüche der Klägerin ergeben sich auf der Grundlage der §§ 249 ff. BGB. Den vorgenannten Schadensbeträgen liegen die vorgelegten Urkunden zugrunde, insbesondere das Privatgutachten zur Schadenshöhe, welches den Beklagten vorgelegen hat und lediglich hinsichtlich des Nutzungsverlusts beanstandet worden ist. Im Rahmen des § 287 ZPO kann das Gericht auch Privatgutachten zur Überzeugung heranziehen, insbesondere dann, wenn keine substantiierten Einwendungen gegen die Richtigkeit vorgebracht werden und sich Zweifel an der Richtigkeit auch nicht aus dem Gutachten selbst ergeben. Nach den Ausführungen des gerichtsbekannten Gutachters F in der Schadentaxe vom 30.05.2011 mussten beide Schanzkleidplatten entfernt und neue eingesetzt werden. Dafür wurde ein Reperaturbetrag von 7.600 € veranschlagt und für die Konservierung der erneuerten Teile einschließlich Signalanstrich 380 €, insgesamt 7.980 €.

Als Reparaturzeit setzte der Gutachter vier Arbeitstage an. Die Klägerin errechnete daraus den Nutzungsverlust in Form des Gewinnentgangs in Höhe von 4.888,08 € (tatsächlich 4.48816 €). Im Bereich des Schifffahrtsrechts ist es höchstrichterlich anerkannt, dass der Geschädigte Ersatz seines Nutzungsausfalls in Form des Gewinnentgangs gemäß §§ 252 BGB, 287 ZPO im Wege der aus praktischen Erwägungen erforderlichen Beweiserleichterung in der Weise errechnen kann, dass sich die Höhe des mutmaßlich entgangenen Gewinns an den früheren Liegegeldsätzen gemäß § 32 BinSchG a.F. 1994 orientiert, welche zu indexieren sind (vgl. BGH, Urteil vom 16.12.2008 - VI ZR 48/08, ZfB 2009, Sammlung Seite 2008 f, Rhein-schifffahrtsobbergericht Köln, Urteil vom 22.01.2008 - 3 U 77/06 BSch, ZfB 2008, Sammlung Seite 1974 ff). Ausgehend von 2.325 t errechnet sich ein Betrag von 869,20 €; der Preisindex von Mai 1994 betrug 85,6, der Preisindex zum Zeitpunkt der Havarie von Mai 2011 110,5. Diesen Geld-

betrag multipliziert mit dem neuen Preisindex und dividiert durch den alten Preisindex ergibt einen Gewinnausfall pro Tag von 1.122,04 € (vgl. Rheinschiffahrtsobergericht Köln aaO). Die Klägerin macht 1.122,02 € geltend.

Tatsächlich hat die Klägerin den Schaden reparieren lassen. Mittlerweile ist dies zwischen den Parteien auch unstrittig. Das GMS „Wolfgang Krieger“ lag vom 02.01.2012 bis 16.01.2012, mithin 14 Tage, auf Werft. Bei den Schäden handelt sich entgegen der Auffassung der Beklagten auch um keine bloßen Schönheitsreparaturen. Diesen Begriff verwendete zwar der Schiffsführer anlässlich seiner Vernehmung im Verklarungsverfahren. Aus den in Augenschein genommenen Lichtbildern in der Bußgeldakte (Owi/0809465/2011) und der Schadentaxe des Privatsachverständigen F vom 11.05.2011 ergibt sich jedoch die Notwendigkeit umfangreicher Erneuerungsarbeiten der beiden vorderseitigen Schanzkleidplatten in einer Größenordnung von immerhin 1,20 m x 90 cm sowie von 1,75 m x 90 cm. Allerdings haben die Schäden am GMS „Wolfgang Krieger“ offensichtlich zu keiner Beeinträchtigung des Fahrverhaltens geführt. Immerhin ist das Schiff nach der Havarie im Mai 2011 noch über ein halbes Jahr im Einsatz gewesen, bevor es im Januar 2012 repariert worden ist. Aus dem späten Reparaturdatum und der Dauer der Werftliegezeit von 14 Tagen ist zu vermuten, dass die Klägerin keinen gesonderten Werftaufenthalt veranlasst

hat, sondern bei Gelegenheit neben der Beseitigung der Kollisionsschäden auch andere, nicht havariebedingte Arbeiten hat vornehmen lassen (vgl. von Waldstein/Holland, Binnenschiffahrtsrecht, 5. Aufl., § 92 b BinSchG Rn. 24, 47 f.). Insofern bestreiten die Beklagten, dass die Reparaturarbeiten den ohnehin vorgesehenen Werftaufenthalt um vier Tage verlängert haben. Lässt der Geschädigte bei Gelegenheit der Ausführung der Kollisionsreparaturen mit diesen in der gleichen Arbeitszeit auf der Werft andere Arbeiten am Schiff ausführen, so kann der Grundsatz der Vorteilsausgleichung dazu führen, dass der Nutzungsverlust durch die für sämtliche Reparaturen gemeinsame Werftliegezeit zwischen dem Geschädigten und dem Schädiger aufgeteilt wird (BGH ZfB 1960, 453). Es ist jedoch Sache des Schädigers, die Vorteilsausgleichung näher darzulegen und gegebenenfalls zu beweisen (BGH aaO). Das bloße Bestreiten genügt insoweit nicht (von Waldstein/Holland, Binnenschiffahrtsrecht, 5. Aufl., § 92 b BinSchG Rn. 48). Vorliegend hat die Klägerin von 14 Tagen Werftliegezeit lediglich vier Tage geltend gemacht; die Kosten der übrigen zehn Tage hat sie selbst getragen. Die Beklagten haben nichts dafür vorgebracht, dass die möglicherweise weiteren durchgeführten Arbeiten nicht in der der Klägerin zur Last fallenden Werftliegezeit hätten erledigt werden können (vgl. BGH aaO). Es fehlt somit an der Darlegung eines ausgleichspflichtigen Vorteils der Klägerin. Im Wege der Schätzung gemäß § 287 ZPO geht das Gericht unter Zugrundelegung der schriftlichen Ausführungen

des Privatsachverständigen F von vier Arbeitstagen aus. Die Beklagten haben auch keine substantiierten Einwendungen gegen die Dauer der Reparaturzeit vorgetragen. Ebenso geht der Hinweis auf die gemeinsame An- und Abreisezeit von und zur Werft fehl. Das Ein- und Ausdocken betrifft sämtliche Reparaturen gleichermaßen. Insofern ist ebenfalls kein Vorteil der Klägerin darin ersichtlich, dass sie möglicherweise weitere Reparaturen hat vornehmen lassen (vgl. BGH aaO). Schließlich spielt es für den Nutzungsausfall keine Rolle, ob die Klägerin die Konservierungsarbeiten auf der Werft hat vornehmen lassen oder - wie hier - selbst ausgeführt hat. Ein Nutzungsverlust liegt in dieser Zeit in beiden Fällen vor.

Zu den nicht Streitwert erhöhenden Nebenansprüchen gehört auch der sich aus den §§ 249 ff. BGB ergebende Anspruch auf Ersatz der außergerichtlichen Rechtsverfolgungskosten in Höhe von 755,80 Euro, insgesamt somit 14.982,88 Euro.

Die Verzugszinsansprüche ergeben sich aus den Vorschriften der §§ 286, 288, 291 BGB (vgl. Palandt/Grüneberg, BGB, 72. Aufl., § 288 Rn. 5). Mit Schreiben vom 06.07.2011 haben die Beklagten die Zahlung von Schadensersatzansprüchen endgültig abgelehnt. Allerdings hat die Klägerin vorgerichtlich bislang keinen Nutzungsausfall geltend gemacht hat. Insofern ist Verzug erst ab Rechtshängigkeit eingetreten.