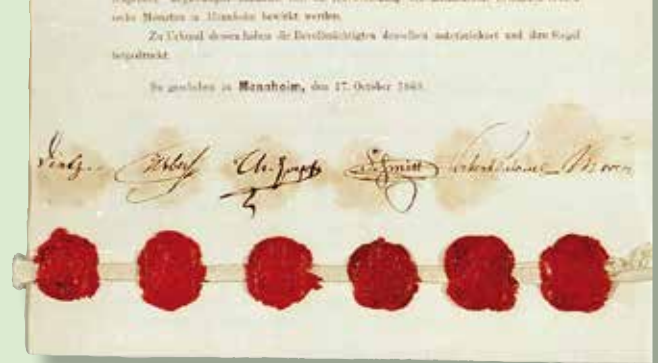


Nutzungsverlust bei Weiterfahrverbot



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

Spricht die Wasserschutzpolizei gegenüber einem Schiffer zu Unrecht ein Weiterfahrverbot aus, so hat der Schiffer Anspruch auf Schadenersatz grundsätzlich auch für den erlittenen Nutzungsverlust. Der Nutzungsverlust kann auch im Verhältnis zur öffentlichen Hand – wie schiffahrtsüblich – abstrakt nach den (indexierten) gesetzlichen Liegegeldsätzen des § 32 BinSchG a.F. berechnet werden. Das Gericht kann die Höhe des Nutzungsverlustes und die Dauer des Nutzungsausfalles im Rahmen des § 187 ZPO und des § 252 BGB ermitteln.

Der Schadenersatzanspruch des Schiffes umfasst auch Taucherkosten, jedenfalls wenn die Wasserschutzpolizei die Verpflichtung zur Tauchuntersuchung ausgesprochen hat. Die Kosten eines Schiffsexperten sind jedenfalls dann zu erstatten, wenn dieser aufgrund seiner technischen Kenntnis und Erfahrungen eine Aufhebung des Weiterfahrverbotes erreicht hat.

Steigen in einer Schleuse am Heck eines Schiffes bunt schillernde Blasen auf und bilden einen Film, so reicht dies noch nicht zum Nachweis der Behauptung aus, das aus dem Schiff mineralöhlhaltiges Produkt austrete. Dazu ist der Nachweis einer Leckage sowie der Vergleich von Wasserproben mit Produktproben erforderlich.

Ein Weiterfahrverbot ist ein zielgerichteter hoheitlicher Grundrechtseingriff und stellt für den Betroffenen ein Sonderopfer dar, wenn dieser für das Bestehen der Gefahrenlage objektiv keine Verantwortung trägt. Der Betroffene hat für dieses Sonderopfer einen Ausgleichsanspruch auf der Grundlage des Aufopferungsgedanken. Zur Begründung dieses Anspruches hat der Betroffene darzulegen und zu beweisen, dass er durch einen hoheitlichen Eingriff ein Sonderopfer erbracht hat. Das beklagte Land hat darzulegen und zu beweisen, dass die beeinträchtigende Maßnahme den Kläger zu Recht als rechtlich verantwortlichen Störer betroffen hat. Nur so lässt sich sicherstellen, dass die Allgemeinheit in angemessener und gerechter Weise für die Kosten einer in ihrem Interesse ergriffenen Maßnahme zur Gefahrenabwehr durch die Polizei eintreten muss, wenn sich ein ursprünglicher Gefahrenverdacht und damit eine Verantwortlichkeit des - zunächst rechtmäßig - in Anspruch Genommenen nicht verifizieren lässt.

Das durch die Wasserschutzpolizei eines Landes ausgesprochene Weiterfahrverbot ist ein Verwaltungsakt, der dem Adressaten (Schiffer) mündlich bekanntgegeben werden kann. Welche Behörde den Verwaltungsakt erlässt, ist durch Auslegung im Rahmen des § 133 BGB nach dem objektiven Erklärungswert festzustellen; die subjektiven Vorstellungen des Erklärenden sind nicht maßgeblich.

Urteil des Schiffahrtsobergerichtes Karlsruhe vom 3. Juli 2013, Az.: 22 U 1/13 BSch (Schiffahrtsgericht Mainz, Az.: 76 C 4/10) rechtskräftig.

Aus dem Tatbestand:

Der Kläger ist Eigentümer und Schiffsführer des Großmotorgüterschiffs (GMS) »A.« mit einer Ladekapazität von 1.359 t, das beklagte Bundesland ist Rechtsträger der Wasserschutzpolizei (WSP) F., die Bundesrepublik Deutschland ist Streithelferin auf Seiten des beklagten Landes und Rechtsträgerin des Wasser- und Schiffahrtsamts (WSA) B. und der Schleuse C.

Am 11.5.2009 befuhr die A. den Main, wo sie gegen 16.00 Uhr in die Schleuse C. einfuhr. Dort stellte der Schleusenschichtleiter im Bereich der A. eine Wasserverunreinigung fest, benachrichtigte die WSP und hielt die A. in der Schleuse fest. Nach Ankunft stellten zwei Beamte der WSP einen Film auf dem Wasser und aufsteigende buntschillernde Blasen durch ein (vermutet) mineralöhlhaltiges Produkt am Heck der A. fest und erteilten nach telefonischer Rücksprache mit dem Wasser- und Schiffahrtsamt (WSA) ein Weiterfahrverbot. Aufgrund der Geringfügigkeit wurde auf Beseitigungsmaßnahmen verzichtet. Nachdem Untersuchungen der WSP zunächst erfolglos geblieben waren, beauftragte der Kläger am Abend des 11.05.2009 ein Tauchunternehmen mit der Untersuchung der Außenhaut der A., die dann gegen 21.00 Uhr stattfand. Dabei wurde ein Haarriss am Heck im Bereich

der Bunker entdeckt, ein Produktaustritt jedoch nicht festgestellt. Am Folgetag wurde das Weiterfahrverbot gegen 13.00 Uhr wieder aufgehoben und die Weiterfahrt überwacht, nachdem der Kläger sich mithilfe eines von ihm dazu eingeschalteten Schiffsexperten darum bemüht hatte. Ein Produktaustritt wurde in der Folge nicht mehr festgestellt ...

Aus den Gründen:

Die zulässige Berufung ist teilweise begründet. Dem Kläger steht gegen das beklagte Land Hessen ein Anspruch auf Zahlung von € 1.501,20 nebst Zinsen hieraus seit dem 14.10.2010 zu. Insoweit war das angegriffene Urteil zu ändern, im Übrigen die weitergehende Berufung zurückzuweisen und die Klage abzuweisen.

1. Die rechtliche Wertung des Schiffahrtsgerichts, nach der die Beamten der WSP das Weiterfahrverbot gegenüber dem Kläger als Boten des WSA und damit der Streithelferin ausgesprochen haben, hält einer rechtlichen Prüfung nicht stand ...
2. Dem Kläger steht der geltend gemachte Schadenersatzanspruch dem Grund nach zu, da er (unstreitig) als Störer in Anspruch genommen wurde und es dem insoweit beweisbelasteten Land Hessen nicht gelungen ist, die Verursachung der Störung durch den Kläger zu beweisen.

Nach § 64 Abs. 1 HSOG ist demjenigen ein angemessener Ausgleich zu gewähren, der infolge einer Inanspruchnahme als Nichtverantwortlicher einen Schaden erleidet. Bei der Inanspruchnahme eines

Nichtverantwortlichen handelt es sich um einen zielgerichteten hoheitlichen Grundrechtseingriff, der dem Betroffenen, weil er für das Bestehen der Gefahrenlage keine Verantwortung trägt, ein Sonderopfer auferlegt. Es handelt sich dabei um den klassischen und rechtlich nicht problematischen Fall einer Ausgleichsverpflichtung auf der Grundlage des Aufopferungsgedankens (vgl. Racher in Lisen/Denninger, Handbuch des Polizeirechts, 5. Aufl. 2012, S. 1326). Hingegen gilt der Grundsatz, dass der polizeirechtlich Verantwortliche (Störer) keinen Ausgleichsanspruch hat, wenn er durch rechtmäßige Inanspruchnahme einen Schaden erleidet (vgl. BGHZ 5, 144 <151>). Wird allerdings der Eigentümer einer Sache rechtmäßig als Störer in Anspruch genommen, weil der durch Tatsachen begründete Verdacht besteht, dass von der Sache eine Gefahr ausgeht, so kann er für die dadurch erlittenen Nachteile gleichwohl wie ein Nichtverantwortlicher (Nichtstörer) Entschädigung verlangen, wenn sich nachträglich herausstellt, dass die Gefahr in Wirklichkeit nicht bestand, und wenn er die Verdacht begründenden Umstände nicht zu verantworten hat (vgl. BGH NJW 1996, 3151-3152 <juris Tz. 16>). Abzustellen ist insoweit nicht auf den Zeitpunkt des Eingriffs. Entscheidend sind vielmehr die tatsächlichen Umstände, wie sie sich bei späterer rückschauender Betrachtung objektiv darstellen. Denn bei der Frage der Entschädigung geht es nicht um die Möglichkeit des Eingriffs zur Verhütung von Gefahren, sondern um ei-

nen sachgerechten Ausgleich der erbrachten Opfer (vgl. BGH NJW 1992, 2639-2640 <juris Tz. 21>).

Die insoweit anspruchsbegründende Inanspruchnahme durch einen hoheitlichen Eingriff und das dadurch im Vergleich zur Allgemeinheit ihm abverlangte Sonderopfer hat dabei der Kläger darzulegen und erforderlichenfalls auch zu beweisen. Hingegen liegt es an dem beklagten Land, darzutun und zu beweisen, dass die beeinträchtigende Maßnahme den Kläger als rechtlich verantwortlichen Störer betroffen hat (vgl. BGH MDR 1968, 478-479 <juris Tz. 45>) ...

a) Dem Kläger steht der geltend gemachte Verdienstausfall gemäß §§ 64, 65 HSO, § 252 BGB in Höhe von € 446,70 zu.

Das Weiterfahrverbot galt für den Kläger von 11.05.2009, 17:00 Uhr bis 12.05.2009, 13:00 Uhr. Es entspricht der Lebenserfahrung, dass dem Schiffseigner ein Schaden entsteht, wenn er sein Schiff zeitweilig nicht gewerblich nutzen kann (vgl. Holland/von Waldstein, Binnenschifffahrtsrecht, 5. Aufl. 2007, BinSchG § 92 b Rn. 32 m.w.N.). Der Kläger errechnet seinen Nutzungsausfall vorliegend danach, welchen Ausfall der Eigner bei der Verhinderung der Nutzung seines Schiffes normalerweise erleidet. Hiergegen ist nichts zu erinnern. Zwar muss der Geschädigte im Prinzip den Schaden konkret berechnen, wenn sein Fahrzeug unmittelbar der Erbringung gewerblicher Leistungen dient. Der entgangene Gewinn kann danach anhand des eigenen durchschnittlichen Einfahrerergebnisses des Geschädigten abzüglich ersparter Kosten berechnet werden. Weil sich der Schaden im Bereich der Binnenschiffahrt häufig nur schwer schätzen lässt, war jedoch in der Vergangenheit die vereinfachte Schadensschätzung durch Heranziehung der Liegegeldsätze anerkannt (BGH, ZfB 2009, Sammlung Seite 2008 ff). Dies entsprach auch jahrzehntelangem Schiffsfahrtsbrauch (vgl. RhSchOG Köln, ZfB 2008, Sammlung Seite 1974 ff). Bei der Ermittlung des Nutzungsausfalls in Form entgangenen Gewinns kommt dem Kläger § 252 BGB zugute. Danach gilt derjenige Gewinn als entgangen, der nach dem gewöhnlichen Lauf der Dinge oder nach den besonderen Umständen, insbesondere nach den getroffenen Anstalten und Vorkehrungen, mit Wahrscheinlichkeit erwartet werden durfte. Für die Schadensschätzung gilt zudem das Beweismaß des § 287 ZPO ...

Anmerkung der Redaktion:

In vielen nautischen Situationen werden durch die Wasserschutzpolizei Weiterfahrverbote ausgesprochen. Dazu ist es ausreichend, dass eine Gefahr für die öffentliche Sicherheit und Ordnung vorliegt. Liegt der Grund für das Weiterfahrverbot außerhalb einer unmittelbaren feststellbaren Verantwortung des betroffenen Schiffers, ist für die Zulässigkeit des Weiterfahrverbotes

maßgeblich, ob der Schiffer polizeirechtlich als Störer unter bestimmten Voraussetzungen auch als Nichtstörer in Anspruch genommen werden kann.

Im vorliegenden Fall war der Schiffer mit einem Weiterfahrverbot belegt worden, weil bei der Einfahrt seines Schiffes in die Schleuse am Heck des Schiffes ölhaltige Blasen aufgestiegen sind und einen Film gebildet haben. Dies ist an sich ein typisches Anzeichen für eine Verunreinigung des Gewässers durch Mineralöl. Grundsätzlich muss der Schiffer in einem solchen Fall ein durch Wasserschutzpolizeibeamte ausgesprochenes Weiterfahrverbot befolgen.

Im vorliegenden Fall hat sich das Gericht mit der Frage auseinandergesetzt, ob dem Schiffer für den erlittenen Nutzungsverlust sowie für Taucherkosten und Expertenkosten, die aus Anlass des Weiterfahrverbotes aufgewandt wurden, Schadenersatz zusteht. Dabei hat sich der Senat mit der höchstrichterlichen Rechtsprechung zum Aufopferungsrecht auseinandergesetzt. Bei der Frage der Entschädigung geht es nicht darum, ob das Weiterfahrverbot rechtmäßig und zu befolgen ist, sondern darum, ob der vom Weiterfahrverbot betroffene Schiffer einen Anspruch auf Ausgleich der ihm entstandenen Kosten hat. Dies ist nach den Grundsätzen des Aufopferungsrechtes dann möglich, wenn dem Betroffenen ein Sonderopfer auferlegt wird, er also wegen einer Gefahrenlage in Anspruch genommen wurde, die er selbst nicht polizeirechtlich zu verantworten hat. Im Ergebnis stellt das Gericht fest, dass die Wasserschutzpolizei das Recht hatte, ein Weiterfahrverbot zu verhängen, obwohl sich - später - der ursprüngliche Verdacht, dass die Verunreinigung vom Schiff ausgegangen sei, nicht bestätigt hat. Das Schiff hatte zwar einen Haarriss, aus diesem waren aber nicht erkennbar Schadstoffe ausgetreten. Vor allem hatte es die Wasserschutzpolizei versäumt, durch eine Probe der im Schiff befindlichen Produkte einerseits und der festgestellten Gewässerverunreinigung andererseits wenigstens den Versuch zu unternehmen, einen Nachweis der Verursachung zu führen.

Von ganz erheblicher praktischer Bedeutung ist dabei die Beweislastverteilung. Das beklagte Land Hessen hat nicht nur darzulegen, sondern auch gerichtsfest zu beweisen, dass die Gewässerverunreinigung tatsächlich vom Schiff ausgegangen war. Dies ist im vorliegenden Fall der Behörde nicht gelungen.

Der Senat liegt mit seiner Entscheidung auf der Linie der jüngsten Rechtsprechung, die wiederholt festgestellt hat, dass der Nutzungsverlust für Binnenschiffe abstrakt berechnet werden kann. Nach inzwischen gefestigter Rechtsprechung (zuletzt Oberlandesgericht Düsseldorf, Az.: I-22 U 133/14, ZfB 2015 Nr. 2, Seite 1, ~ Sammlung Seite 2333 ff m.w.N.), gilt dies für alle Fälle, in denen dem Schiffseigner oder Aus-

rüster die Nutzungsmöglichkeit seines Schiffes durch eine rechtswidrige Handlung genommen wurde, also nicht nur für den Zusammenstoß zweier Schiffe, klassische Schiffshavarie, sondern auch für alle vertraglichen Ansprüche, die ihren Grund in der zeitweiligen Entziehung der Nutzungsmöglichkeit am Schiff haben. Die vorliegende Entscheidung wendet diese Grundsätze mit zutreffender und gut nachvollziehbarer Begründung auch für die Fälle hoheitlichen Handelns an. Der Senat in Karlsruhe ist dabei von seiner eigenen Rechtsprechung abgerückt und schließt sich nun den grundlegenden Entscheidungen des Rheinschiffahrtsobergerichtes und des Bundesgerichtshofes ausdrücklich an.

Der Senat des Schiffahrtsobergerichtes Karlsruhe hat sich auch mit der Frage auseinandergesetzt, welcher Körperschaft das Handeln von Wasserschutzpolizeibeamten zuzurechnen ist. Im vorliegenden Fall waren Wasserschutzpolizeibeamten des Landes Hessen tätig geworden, allerdings geschah dies in Abstimmung mit einer Bundesbehörde, nämlich der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung, Wasser- und Schifffahrtsamt Schweinfurt. Diese zunächst sehr formal anmutende Frage hat entscheidende Bedeutung dafür, welche Körperschaft in Anspruch genommen werden kann, also für die Passivlegitimation der Beklagten. Für die Tätigkeit der Wasserschutzpolizei haftet grundsätzlich das Land, da es sich um eine Landesbehörde handelt. Für die Tätigkeit des WSA und der WSD haftet der Bund, weil es sich um eine Bundesbehörde handelt.

Die vorliegende Entscheidung berücksichtigt, dass der von einem Verwaltungsakt (Weiterfahrverbot) betroffene Schiffer oft nicht entscheiden kann, welche Behörde diesen Verwaltungsakt erlässt, insbesondere, wenn das Weiterfahrverbot lediglich mündlich und nicht schriftlich verhängt wird. Mit Recht hat der Senat entscheidend auf die objektiven Umstände abgestellt. Die Tatsache, dass ein Wasserschutzpolizeibeamter in Uniform tätig wird und ein Weiterfahrverbot ausspricht, ohne ausdrücklich deutlich zu machen, dass er als Bote oder Vertreter einer Bundesbehörde handelt, spricht dafür, dass der den Ausgleichanspruch auslösende Verwaltungsakt auch von einer Landesbehörde (nämlich der Wasserschutzpolizei) und nicht von einer Bundesbehörde (dem WSA) erlassen wurde.

Daher hat das Schiffahrtsobergericht Karlsruhe der Klage, gerichtet gegen das Bundesland Hessen, stattgegeben und nicht auf die Bundesrepublik Deutschland verwiesen, die als Streitverkündete und Streithelferin der Beklagten am Prozess beteiligt war. Dieser in jedem Punkt praxisnahen Entscheidung ist uneingeschränkt zuzustimmen.

*Rechtsanwalt Dr. Martin Fischer,
Frankfurt am Main*

Urteil des Schifffahrtsobergerichtes Karlsruhe vom 3. Juli 2014, Az.: 22 U 1713 BSch, rechtskräftig.

Gründe:

I.

Der Kläger ist Eigentümer und Schiffsführer des Großmotorgüterschiffs (GMS) „A.“ mit einer Ladekapazität von 1.359 t, das beklagte Bundesland ist Rechtsträger der Wasserschutzpolizei (WSP) F., die Bundesrepublik Deutschland ist Streithelferin auf Seiten des beklagten Landes und Rechts-trägerin des Wasser- und Schifffahrtsamts (WSA) B. und der Schleuse C.

Am 11.5.2009 befuhr die A. den Main, wo sie gegen 16.00 Uhr in die Schleuse C. einfuhr. Dort stellte der Schleusenschichtleiter im Bereich der A. eine Wasserverunreinigung fest, benachrichtigte die WSP und hielt die A. in der Schleuse fest. Nach Ankunft stellten zwei Beamte der WSP einen Film auf dem Wasser und aufsteigende buntschillernde Blasen durch ein (vermutet) mineralölhaltiges Produkt am Heck der A. fest und erteilten nach telefonischer Rücksprache mit dem Wasser- und Schifffahrtsamt (WSA) ein Weiterfahrverbot. Aufgrund der Geringfügigkeit wurde auf Beseitigungsmaßnahmen verzichtet. Nachdem Untersuchungen der WSP zunächst erfolglos geblieben waren, beauftragte der Kläger am Abend des 11.05.2009 ein Tauchunternehmen mit der Untersuchung der Außenhaut der A., die dann gegen 21.00 Uhr stattfand. Dabei wurde ein Haarriss am Heck im Bereich der Bunker entdeckt, ein Produktaustritt jedoch nicht festgestellt. Am Folgetag wurde das Weiterfahrverbot gegen 13.00 Uhr wieder aufgehoben und die Weiterfahrt überwacht, nachdem der Kläger sich mithilfe eines von ihm dazu eingeschalteten Schiffsexperten darum bemüht hatte. Ein Produktaustritt wurde in der Folge nicht mehr festgestellt.

Der Kläger begehrt Ersatz seiner Kosten und seines Nutzungsausfallschadens als Nichtstörer im Sinne des § 9 HSOG nach § 64 HSOG und hat in erster Instanz beantragt, das beklagte Land zur Zahlung von Nutzungsausfall und Untersuchungskosten in Höhe von insgesamt 2.481,45 € nebst Zinsen hieraus in Höhe von 5 %punkten über dem Basiszinssatz seit dem 03.07.2010 sowie außergerichtlichen Mahnkosten in Höhe von 309,80 € nebst Prozesszinsen zu verurteilen. Das Tauchunternehmen habe für die Tauchuntersuchung 604,50 € berechnet. Der Schiffsexperte, durch dessen Einsatz die Freigabe letztlich erreicht worden sei, habe Gebühren und Auslagen von insgesamt 450,00 € in Rechnung gestellt. Der Nutzungsausfall der A. durch das Weiterfahrverbot habe 21 Stunden umfasst und sei nach den Liegegeldsätzen von 1999 mit 1.426,95 € zu bewerten. Die Bevollmächtigten des Klä-

gers haben das beklagte Land mit Telefax vom 02.07.2010 zur Zahlung aufgefordert, was mit Schreiben vom 14.10.2010 abgelehnt wurde.

Das beklagte Land ist dem Begehren des Klägers entgegen getreten und hat geltend gemacht, dass das Weiterfahrverbot von dem der WSA zuzurechnenden Schleusenschichtleiter ausgesprochen und von dem WSA unter Zuhilfenahme von Beamten der WSP als Boten bestätigt worden sei. Behörden des Landes Hessen seien nicht verantwortlich tätig geworden. Im Übrigen sei der Kläger als Zustandsstörer in Anspruch genommen worden, da alle bekannten Tatsachen dafür sprächen, dass die von der WSP festgestellte Gewässerverunreinigung von seinem Schiff ausgegangen sei.

Die streitverkündete Bundesrepublik Deutschland ist dem beklagten Land Hessen beigetreten und hat u.a. darauf hingewiesen, dass der Nutzungsausfallschaden des Klägers falsch berechnet sei. Der Kläger habe nach Anhang XI, Kapitel 2, § 2.05 der seinerzeit gültigen Fassung der Verordnung über die Schiffssicherheit in der Binnenschifffahrt (BinSchUO) in der Betriebsform A1 eine Höchstfahrzeit von 14 Stunden einzuhalten gehabt. Er habe nicht dargelegt, wieviele Stunden er unter Berücksichtigung der Höchstfahrzeit noch habe fahren dürfen. Wenn der Kläger seinen Nutzungsausfallschaden nach der Lade- und Löschzeitverordnung (BinSchLV) 1999 berechnen wolle, dann seien nach § 4 Abs. 2 Satz 2 BinSchLV die Stunden nicht zu berücksichtigen, in denen das Verladen oder Entladen von Gut unmöglich sei. Das seien die Stunden zwischen 20.00 Uhr und 06.00 Uhr. Die BinSchLV 1999 sei aber auch insgesamt ungeeignet, den Nutzungsausfall angemessen zu bemessen, da die Werte hierfür zu hoch seien. Die Rechtsprechung der Schifffahrtsgerichte stelle deshalb neuerdings wieder auf die zu indexierenden Liegegeldsätze des § 32 BinSchG a.F. aus 1994 ab (Hinweis auf OLG Köln, Urteil. v. 22.01.2008 - 3 U 77/06 BSchRh - <juris Tz. 27>). Danach ergebe sich für den Kläger ein Liegegeld pro Tag von 827,49 €. Die Rechnung des Schifffahrtsexperten sei schon deshalb nicht zu ersetzen, weil dieser für den Kläger eine unerlaubte Rechtsdienstleistung erbracht habe. Den Tauchereinsatz müsse der Kläger bezahlen, da er ihn in Auftrag gegeben habe; außerdem seien die hierfür erforderlichen Kosten sog. „Sowieso-Kosten“, da der Kläger den Einsatz im Hinblick auf den festgestellten Haarriss sowieso habe durchführen lassen müssen.

Das Amtsgericht - Schifffahrtsgericht - M. hat die Klage mit Urteil vom 04.12.2012 mit der Begründung abgewiesen, die Beamten der WSP hätten kein eigenes Verbot ausgesprochen, sondern zunächst ein Verbot des Schleusenschichtleiters vorge-

funden und sodann als Erklärungsboten die Bestätigung dieses Verbots durch die für die Maßnahme auch zuständige Bundesbehörde WSA überbracht. Insoweit sei ihnen ein Ermittlungs- und Vollzugsauftrag gemäß § 5 Abs. 1 der Vereinbarung über die Ausübung der schifffahrtspolizeilichen Vollzugsaufgaben zwischen der Bundesregierung und dem Land Hessen vom 23.07.1955 (VASv; eingeführt in X durch Gesetz vom 23.07.1955, GVBl. 1955, 37) erteilt worden. Im damit anwendbaren Bundesrecht gebe es aber keine dem § 64 HSOG entsprechende Anspruchsnorm.

Der Kläger wendet sich mit der Berufung gegen das ihm am 10.12.2012 zugestellte Urteil des Schifffahrtsgerichts und verfolgt sein erstinstanzliches Klagebegehren weiter. Er rügt u.a., das Gericht habe das mündlich durch die Beamten der WSP ausgesprochene Verbot zu Unrecht dem WSA zugerechnet. Tatsächlich gebe es im Verwaltungsrecht bei mündlichen Verwaltungsakten keinen Erklärungsboten, zumal, wenn wie vorliegend der mangelnde eigene Erklärungswille nicht offen gelegt werde. Ein Ermittlungs- und Vollzugsauftrag gemäß § 5 Abs. 1 VASv sei hier nicht erteilt worden, da hier keine Vollzugsaufgabe nach § 1 VASv vorgelegen habe. Das Schifffahrtsgericht sei auch von einem falschen Sachverhalt ausgegangen. So sei nicht nachgewiesen worden, dass aus der A. ein mineralölhaltiges Produkt ausgetreten sei. Tatsächlich sei der bei der Betauchung der A. am 11.05.2009 festgestellte Haarriss nicht durchgängig, sondern nur äußerlich und führe nicht zur Undichtigkeit des Heckbunkers. Der Haarriss sei deshalb auch noch nicht repariert worden.

Das beklagte Land verteidigt das Urteil und trägt vor, die Bekanntgabe eines Verwaltungsaktes mittels Erklärungsboten sei zulässig und bedürfe auch keiner eigenen gesetzlichen Ermächtigung. Dazu verweist es auf Entscheidungen des OVG Berlin-Brandenburg vom 30.11.2006 - OVG 4 B 11.06 - und BVerwG vom 05.05.1997 - 1 B 129/96 - (ZAR 1997, 194). Das WSA sei hier auch nach § 1 Abs. 1 Nr. 2 BinSchAufgG für die Anordnung zuständig gewesen. Auch sei der Kläger hier nicht als Nichtstörer im Sinne des § 9 HSOG in Anspruch genommen worden. Vielmehr sei im Verfahren erster Instanz bewiesen worden, dass von der A. eine Gewässerverunreinigung ausging. Der Kläger sei festgehalten worden, weil aus der A. Mineralöl ausgetreten sei. Erst nachdem durch Taucher die Leckage im Rumpf an Steuerbord abgedichtet worden war und kein Mineralöl mehr ausgetreten sei, sei die Weiterfahrt gestattet worden. Nach dem Beweis des ersten Anscheins müsse der Kläger die Vermutung erschüttern, das in Blasen an seinem Schiff aufsteigende Mineralöl stamme nicht von der A. Der Senat hat Beweis erhoben durch Ver-

nehmung der Zeugin POK G. Zum Ergebnis der Beweisaufnahme sowie zum weiteren Vortrag der Parteien wird auf den Akteninhalt verwiesen.

II.

Die zulässige Berufung ist teilweise begründet. Dem Kläger steht gegen das beklagte Land Hessen ein Anspruch auf Zahlung von € 1.501,20 nebst Zinsen hieraus seit dem 14.10.2010 zu. Insoweit war das angegriffene Urteil zu ändern, im Übrigen die weitergehende Berufung zurückzuweisen und die Klage abzuweisen.

1. Die rechtliche Wertung des Schifffahrtsgerichts, nach der die Beamten der WSP das Weiterfahrverbot gegenüber dem Kläger als Boten des WSA und damit der Streithelferin ausgesprochen haben, hält einer rechtlichen Prüfung nicht stand.

Grundsätzlich - und so auch im vorliegenden Fall - ist zur Bestimmung der Erlassbehörde zu prüfen, welche Behörde dem Adressaten gegenüber aufgetreten ist. Bei der Würdigung einer behördlichen Willenserklärung ist dabei nach der auch im öffentlichen Recht anwendbaren Auslegungsregel des § 133 BGB der objektive Erklärungswert maßgebend, d.h. wie der Betroffene die Erklärung nach den ihm bekannten Umständen unter Berücksichtigung von Treu und Glauben verstehen musste. Nicht maßgeblich sind dagegen subjektive Vorstellungen des Erklärenden, die weder in der Erklärung selbst noch in den Begleitumständen zum Ausdruck kommen (vgl. ThOVG NJW 2009, 2553-2554 <juris Tz. 7>). Hiervon zu trennen ist die Frage, durch welche Behörde ein Verwaltungsakt bekannt gegeben wird. Durch die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ist geklärt, dass die Bekanntgabe nicht notwendig durch die für den Erlass zuständige Behörde erfolgen muss (vgl. BVerwGE 22, 14 <15>; 29, 321 <322 f.>). Auch bei einer Vermittlung der Bekanntgabe durch eine andere Behörde bleibt es aber dabei, dass die Erlassbehörde nach dem objektiven Empfängerhorizont des von der Bekanntgabe Betroffenen zu bestimmen ist.

Hieran gemessen ist das streitgegenständliche Weiterfahrverbot zweifellos dem beklagten Land Hessen zuzurechnen (§ 78 Abs. 1 Nr. 1 VwGO). Nach dem Vortrag der Parteien und dem Ergebnis der Beweisaufnahme steht zur Überzeugung des Senats fest, dass die WSP das Weiterfahrverbot zwar in Absprache mit dem WSA ausgesprochen, eine möglicherweise angenommene alleinige Zuständigkeit des WSA dem Kläger jedoch nicht hinreichend deutlich offenbart hat. Aus der maßgeblichen objektiven Empfängersicht war damit die WSP die handelnde Behörde.

Schon der Vortrag des beklagten Landes

und der streitverkündeten Bundesrepublik Deutschland macht deutlich, dass die vor Ort handelnde Zeugin als x. Polizeibeamtin und nicht erkennbar als Botin einer Erklärung des WSA aufgetreten ist. Denn der Vortrag der Beklagtenseite konzentriert sich darauf, das Handeln der uniformierten Polizistin rechtlich mit der Figur des Erklärungsboten dem WSA zuzuweisen. Ein Vortrag zu solchen Umständen, die aus Sicht des Erklärungsempfängers tatsächlich deutlich gemacht hätten, dass die Zeugin nicht für die x. Wasserschutzpolizei - in deren Uniform sie dem Kläger gegenüberstand - sondern für eine Bundesbehörde handelte, fehlt indessen.

Die Zeugin hat insoweit bei ihrer Vernehmung vor dem Senat am 24.06.2013 auch glaubhaft dargelegt, dass sie selbst gegenüber dem Kläger das Weiterfahrverbot bestätigt hat. Zwar hat die Zeugin mehrfach betont, sie habe gegenüber dem Kläger darauf hingewiesen, insoweit nur in Absprache mit dem WSA zu handeln. Jedoch war auch bei einer solchen Belehrung für den Kläger nicht zu erkennen, dass die ihm gegenüberstehende uniformierte Polizistin nicht in eigener Zuständigkeit und aufgrund der ihr gegebenen hoheitlichen Befugnisse vorging. Denn wer etwas absprechen muss, ist jedenfalls kein reiner Weisungsempfänger. Vielmehr setzt eine Absprache ein Mitspracherecht und damit eine eigene Befugnis voraus. Für ein solches Auftreten der Zeugin spricht zudem, dass sie nach ihren eigenen Angaben davon ausging, eigene Befugnisse wahrzunehmen, da sie etwa erklärt hat, den Schleusenwärter angewiesen zu haben, die A. bis zu ihrem Eintreffen in der Schleuse festzuhalten. Auch das Ausschleusen der A. geschah nach ihren glaubhaften Angaben auf ihre Anweisung. Schließlich hat die Zeugin eingeräumt, es sei schon möglich, „dass Herr K. das Weiterfahrverbot für ein solches der Wasserschutzpolizei gehalten hat“.

2. Dem Kläger steht der geltend gemachte Schadensersatzanspruch dem Grund nach zu, da er (unstreitig) als Störer in Anspruch genommen wurde und es dem insoweit beweisbelasteten Land Hessen nicht gelungen ist, die Verursachung der Störung durch den Kläger zu beweisen.

Nach § 64 Abs. 1 HSOG ist demjenigen ein angemessener Ausgleich zu gewähren, der infolge einer Inanspruchnahme als Nichtverantwortlicher einen Schaden erleidet. Bei der Inanspruchnahme eines Nichtverantwortlichen handelt es sich um einen zielgerichteten hoheitlichen Grundrechtseingriff, der dem Betroffenen, weil er für das Bestehen der Gefahrenlage keine Verantwortung trägt, ein Sonderopfer auferlegt. Es handelt sich dabei um den klassischen und rechtlich nicht problematischen Fall einer Ausgleichsverpflichtung

auf der Grundlage des Aufopferungsgedankens (vgl. Rachor in Lisken/Denninger, Handbuch des Polizeirechts, 5. Aufl. 2012, S. 1326). Hingegen gilt der Grundsatz, dass der polizeirechtlich Verantwortliche (Störer) keinen Ausgleichsanspruch hat, wenn er durch rechtmäßige Inanspruchnahme einen Schaden erleidet (vgl. BGHZ 5, 144 <151>). Wird allerdings der Eigentümer einer Sache rechtmäßig als Störer in Anspruch genommen, weil der durch Tatsachen begründete Verdacht besteht, dass von der Sache eine Gefahr ausgeht, so kann er für die dadurch erlittenen Nachteile gleichwohl wie ein Nichtverantwortlicher (Nichtstörer) Entschädigung verlangen, wenn sich nachträglich herausstellt, dass die Gefahr in Wirklichkeit nicht bestand, und wenn er die Verdacht begründenden Umstände nicht zu verantworten hat (vgl. BGH NJW 1996, 3151-3152 <juris Tz. 16>). Abzustellen ist insoweit nicht auf den Zeitpunkt des Eingriffs. Entscheidend sind vielmehr die tatsächlichen Umstände, wie sie sich bei späterer rückschauender Betrachtung objektiv darstellen. Denn bei der Frage der Entschädigung geht es nicht um die Möglichkeit des Eingriffs zur Verhütung von Gefahren, sondern um einen sachgerechten Ausgleich der erbrachten Opfer (vgl. BGH NJW 1992, 2639-2640 <juris Tz. 21>).

Die insoweit anspruchsbegründende Inanspruchnahme durch einen hoheitlichen Eingriff und das dadurch im Vergleich zur Allgemeinheit ihm abverlangte Sonderopfer hat dabei der Kläger darzulegen und erforderlichenfalls auch zu beweisen. Hingegen liegt es an dem beklagten Land, darzutun und zu beweisen, dass die beinträchtigende Maßnahme den Kläger als rechtlich verantwortlichen Störer betroffen hat (vgl. BGH MDR 1968, 478-479 <juris Tz. 45>). Im vorliegenden Fall trifft deshalb das beklagte Land Hessen die Last darzutun und zu beweisen, dass am 11.5.2009 ein umweltgefährdendes Produkt aus der A. ausgetreten ist. Dabei verkennt der Senat nicht, dass der Bundesgerichtshof in jüngeren Entscheidungen von einer grundsätzlichen Beweislast des Anspruchstellers auszugehen scheint (vgl. BGH NJW 1994, 2355-2356 <juris Tz. 15>; NJW 1996, 3151-3152 <juris Tz. 117>). Allerdings wurden die entsprechenden obiter dicta - die Verfahren wurden vom Bundesgerichtshof jeweils nicht selbst durchentschieden, sondern an die Vorinstanz zurückverwiesen - nicht näher begründet. Der Senat sieht deshalb keinen Grund, im vorliegenden Fall von der oben wiedergegebenen Beweislastverteilung abzuweichen, die in angemessener und gerechter Weise sicherstellt, dass grundsätzlich die Allgemeinheit für die Kosten einer in ihrem Interesse ergriffenen Maßnahme zur Gefahrenabwehr durch die Polizei eintreten muss, wenn sich ein ursprünglicher Gefahrenverdacht und damit eine Verantwortlichkeit des zunächst - rechtmäßig -

in Anspruch Genommenen nicht verifizieren lässt.

Den ihm obliegenden Beweis für die Verursachung einer Gewässerverunreinigung durch die A. hat das beklagte Land nicht geführt.

Dabei ist schon fraglich, ob das beklagte Land überhaupt hinreichend deutlich vorgetragen hat, dass aus der A. in umweltgefährdender Weise Fremdstoffe ausgetreten sind. Denn in seinem Vortrag hat das Land Hessen nicht durchgängig und hinreichend unterschieden zwischen dem Verdacht einer Verunreinigung, der unzweifelhaft bestand, der Verantwortlichkeit für diesen Verdacht und der Verantwortlichkeit für eine tatsächliche Verunreinigung. Letztere ist von dem beklagten Land jedenfalls im Verfahren erster Instanz nicht hinreichend konkret vorgetragen worden. Erst im Verfahren zweiter Instanz hat das beklagte Land behauptet, aus der A. sei bis zur Abdichtung eines Lecks durch den Tauchereinsatz mineralölhaltiges Produkt ausgetreten. Der Kläger hat diese Behauptung jedoch bestritten und das beklagte Land keine Gründe dargelegt, die eine Berücksichtigung dieses neuen Vorbringens im Verfahren zweiter Instanz gemäß § 531 ZPO ermöglichen würden. Hinzu kommt, dass der Prozessbevollmächtigte des beklagten Landes in der Berufungsverhandlung vom 24.06.2013 auf Nachfrage des Senats klargestellt hat, dass es sich bei dem entsprechenden Vortrag nicht um eine Tatsachenbehauptung, sondern um eine bloße Vermutung handelt.

Ungeachtet dessen hat das beklagte Land aber auch den erforderlichen Beweis für die Verantwortlichkeit des Klägers für die festgestellte Verunreinigung des Wassers nicht geführt. Die von der Zeugin vor Ort genommene Wasserprobe wurde nach deren Kenntnis nicht ausgewertet; auch befindet sich kein Hinweis auf eine Analyse der Probe in den Akten. Die Angaben der Zeugin, die nach dem Aussehen der schillernden Bläschen und dem Geruch davon ausging, es handle sich um ein mineralölhaltiges Produkt, vermögen den Senat nicht mit der erforderlichen Gewissheit davon zu überzeugen, dass eine wassergefährdende Verunreinigung vorlag. Hiergegen spricht auch der Umstand, dass die WSP aufgrund der Geringfügigkeit der Verunreinigung auf eine Einschlängelung der A. und eine Beseitigung des vermuteten Ölfilms verzichtete. Ebenfalls nicht bewiesen ist, dass das festgestellte Produkt tatsächlich aus der A. ausgetreten ist. Hiergegen spricht zunächst, dass das Produkt von der Zeugin zunächst im Schraubwasser der A. gesichtet wurde, was zu der Annahme führte, das Produkt sei durch die Stopfbuchse der Wellenpackung ausgetreten und stamme aus der Bilge des Schiffes. Dieser Verdacht bestätigte sich aber

nach einer Nachschau nicht. Später wurde das Produkt dann von der Zeugin in aufsteigenden Bläschen an der hinteren Steuerbordwand der A. beobachtet und beschrieben. Allerdings konnte ein Leck des Schiffes an dieser Stelle nicht festgestellt werden. Der durchgeführte Tauchereinsatz führte zwar zur Feststellung eines Haarrisses an einer Schweißnaht. Ob dieser allerdings das Material der Bordwand in seiner ganzen Stärke betraf, also durchgängig war, konnte der Taucher nicht feststellen. Hiergegen spricht, dass die A. auf einer durch die Zeugin angeordneten Bewegungsfahrt kein Öl an das Flusswasser abgab und auch bei der überwachten Weiterfahrt keine Gewässerverunreinigung durch die A. festgestellt wurde.

Das beklagte Land kann sich insoweit nicht auf eine Beweiserleichterung nach den Grundsätzen des Anscheinsbeweises berufen. Denn der Beweis des ersten Anscheins greift nur bei typischen Geschehensabläufen ein, d.h. in Fällen, in denen ein bestimmter Tatbestand feststeht, der nach der Lebenserfahrung auf eine bestimmte Ursache als maßgeblich für den Eintritt eines bestimmten Erfolges hinweist (vgl. BGH NJW 1982, 2447-2449 <juris Tz. 8>). Im vorliegenden Fall ist ein solcher Tatbestand aber nicht als feststehend anzunehmen. Denn der Kläger bestreitet nicht nur die Verantwortlichkeit für das von den Beamten der WSP in der Nähe der A. Festgestellte, sondern auch, dass es sich dabei überhaupt um ein mineralölhaltiges Produkt gehandelt hat.

3. Dem Kläger steht der geltend gemachte Schadensersatzanspruch auch zu, allerdings nicht in der beanspruchten Höhe.

a) Dem Kläger steht der geltend gemachte Verdienstausfall gemäß §§ 64, 65 HSOG, § 252 BGB in Höhe von € 446,70 zu.

Das Weiterfahrverbot galt für den Kläger von 11.05.2009, 17:00 Uhr bis 12.05.2009, 13:00 Uhr. Es entspricht der Lebenserfahrung, dass dem Schiffseigner ein Schaden entsteht, wenn er sein Schiff zeitweilig nicht gewerblich nutzen kann (vgl. Holland/von Waldstein, Binnenschifffahrtsrecht, 5. Aufl. 2007, BinSchG § 92 b Rn. 32 m.w.N.). Der Kläger errechnet seinen Nutzungsausfall vorliegend danach, welchen Ausfall der Eigner bei der Verhinderung der Nutzung seines Schiffes normalerweise erleidet. Hiergegen ist nichts zu erinnern. Zwar muss der Geschädigte im Prinzip den Schaden konkret berechnen, wenn sein Fahrzeug unmittelbar der Erbringung gewerblicher Leistungen dient. Der entgangene Gewinn kann danach anhand des eigenen durchschnittlichen Einfahrerergebnisses des Geschädigten abzüglich ersparter Kosten berechnet werden. Weil sich der Schaden im Bereich der Binnenschiffahrt häufig nur schwer schätzen lässt, war jedoch in der Vergangenheit die

vereinfachte Schadensschätzung durch Heranziehung der Liegegeldsätze anerkannt (BGH, ZfB 2009, Sammlung Seite 2008 ff). Dies entsprach auch jahrzehntelangem Schifffahrtsbrauch (vgl. RhSchOG Köln, ZfB 2008, Sammlung Seite 1974 ff). Bei der Ermittlung des Nutzungsausfalls in Form entgangenen Gewinns kommt dem Kläger § 252 BGB zugute. Danach gilt derjenige Gewinn als entgangen, der nach dem gewöhnlichen Lauf der Dinge oder nach den besonderen Umständen, insbesondere nach den getroffenen Anstalten und Vorkehrungen, mit Wahrscheinlichkeit erwartet werden durfte. Für die Schadensschätzung gilt zudem das Beweismaß des § 287 ZPO.

Das Oberlandesgericht Karlsruhe - Schifffahrtsobergericht - hat insoweit in der Vergangenheit entschieden, dass ein Schiffseigner, jedenfalls wenn es wie vorliegend nur um einen kurzfristigen Nutzungsausfall geht, den Nutzungsverlust seines Schiffes nach der Neuregelung des Liegegeldes nach § 412 Abs. 3 HGB i.V.m. § 4 der BinSchLV (1999) im Wege der abstrakten Schadensberechnung nach den gesetzlichen Liegegeldsätzen berechnen kann (vgl. Senat, Urteil. v. 01.07.2005 – 22 U 9/05 -). Hieran hält der Senat nicht mehr fest.

Denn das Rheinschiffahrtsobergericht Köln hat insoweit in seinem bereits zitierten Urteil vom 22.01.2008 (s.o.) zutreffend festgestellt, dass die durch die BinSchLV 1999 eingeführten Standgelder jedenfalls in Fällen längeren Nutzungsausfalls dem mutmaßlich zu erzielenden Gewinn nicht entsprechen (RhSchOG Köln, ZfB 2008, Sammlung Seite 1974 ff) und stattdessen eine Orientierung an § 32 BinSchG a.F. unter Berücksichtigung der zwischenzeitlichen Geldentwertung geeignet ist, um eine angemessene Schätzung des Nutzungsausfalls eines Binnenschiffs zu begründen. Auf die dortigen Ausführungen, denen sich der Senat nach eigener Prüfung und Erkenntnis voll anschließt, wird zur Vermeidung von Wiederholungen verwiesen. Danach ist aber auch kein Grund ersichtlich, der eine Differenzierung nach der Länge des Nutzungsausfalls rechtfertigen würde. Die seinerzeit allgemein als angemessen anerkannten Liegegeldsätze des § 32 BinSchG a.F. nahmen insoweit keine Differenzierung vor. Auch sind keine Gründe zu erkennen, die die Annahme rechtfertigen könnten, die Liegegeldsätze gemäß BinSchLV 1999 hätten zwar nicht für längere, jedoch für kürzere Zeiten des Nutzungsausfalls einen Bezug zu dem nach den Umständen regelmäßig erzielbaren Gewinn. Hierfür spricht auch nicht der Umstand, dass die Liegegeldsätze nach § 4 BinSchLV 1999 pro Stunde berechnet sind, was bei kürzeren Ausfallzeiten eine Berücksichtigung der in der jeweiligen Betriebsform zulässigen Fahrtzeiten nahe legen könnte. Hiergegen spricht jedoch schon, dass die

seinerzeit allseits als angemessen anerkannten Liegegeldsätze des § 32 BinSchG a.F. ebenso wie die Fracht- und Tarifbestimmungen und das Nutzungsverlustabkommen 1982 keine Unterscheidung nach den unterschiedlichen Betriebsformen vorsahen und sich auch die tatsächlichen Einfahrerergebnisse und damit die Höhe des Nutzungsverlusts nicht nach der gewählten Betriebsform unterscheiden (vgl. BGH, ZfB 2009, Sammlung Seite 2008 ff). Soweit die wirtschaftlichen Wirkungen eines Nutzungsausfalls durch rechtliche Bindungen, etwa der Fahrtzeiten, beeinflusst werden, kann dem auch bei der Bemessung anhand der Liegegeldsätze des § 32 BinSchG a.F. im Rahmen des § 287 ZPO durch den bei der Schadensschätzung besonders frei gestellten Tatrichter hinreichend Rechnung getragen werden.

Die Dauer des Nutzungsausfalls ist danach im vorliegenden Fall mit einem halben Kalendertag anzusetzen. Das Weiterfahrverbot galt für den Kläger von 11.05.2009, 17:00 Uhr bis 12.05.2009, 13:00 Uhr. Da der Kläger trotz des Vortrags der Streitverkündeten und des ausdrücklichen Hinweises des Senats in der Verhandlung vom 24.06.2013 keine Angaben zu der gewählten Betriebsform und den Fahrtzeiten gemacht hat, ist mit dem Vortrag der Gegenseite davon auszugehen, dass er am 11.05.2009 schon wegen der Bindungen nach § 2.05 (Betriebsformen) Anhang XI zu BinSchUO 2008 allenfalls noch eine kurze Zeit hätte fahren dürfen. Am 12.05.2009 war er durch das ausgesprochene Weiterfahrverbot innerhalb der erlaubten Fahrtzeit für etwa einen halben Tag an der Nutzung seines Schiffes gehindert. Es erscheint deshalb angemessen, den Nutzungsausfallschaden an dem halben Tageliegegeld nach § 32 BinSchG a.F. zu orientieren.

Nach den unbestrittenen Angaben des Klägers hat die A. eine Tragfähigkeit von 1.359 t. Das Liegegeld für einen halben Kalendertag nach § 32 BinSchG a.F. beträgt damit 700,00 DM = € 358,00. Für die Berücksichtigung der Geldentwertung ist auf den allgemeinen Verbraucherpreisindex des Statistischen Bundesamtes abzustellen, da ein Index, der die Preisentwicklung des Güterverkehrs mit Binnenschiffen wiedergibt, nicht geführt wird (vgl. BGH, ZfB 2009, Sammlung Seite 2008 ff).

Danach ergibt sich folgende Berechnung (Quelle: <https://www.destatis.de> - Verbraucherpreisindex: Lange Reihen <PDF_5611103.pdf>):

Verbraucherpreisindex Mai 1994:	79,1
Verbraucherpreisindex Mai 2009	98,7
Nutzungsausfall § 32 BinSchG a.F. € 358,00	
Indexiert (358/79,1*98,7)	€ 446,70

Dem Kläger steht demnach ein Verdienstausfall gemäß §§ 64, 65 HSOG, § 252 BGB in Höhe von € 446,70 zu.

b) Dem Kläger steht der geltend gemachte Ersatzanspruch für die Kosten des Tauchereinsatzes in der geforderten Höhe von € 604,50 zu. Nach dem insoweit unstreitigen Vortrag der Parteien wurde der Kläger von der WSP verpflichtet, die Taucheruntersuchung vorzunehmen. Es handelte sich damit um eine Maßnahme zur Gefahrenerforschung, deren Kosten nach § 64 HSOG das beklagte Land Hessen zu tragen hat (s.o.).

c) Auch die Kosten für die Beauftragung des Schiffsexperten vom Sachverständigenbüro Gielisch in Höhe von € 450,00 sind dem Kläger nach § 64 HSOG zu erstatten. Schon der Umstand, dass nicht ein Rechtsanwalt, sondern ein Schiffsexperte es erreicht hat, dass das Weiterfahrverbot aufgehoben wurde, zeigt, dass es nicht besondere Rechtskenntnisse, sondern tech-

nische Kenntnisse und Erfahrungen waren, die den Experten befähigt haben, das WSA zu überzeugen. Angesichts der Bedeutung der Sache und der Höhe des möglichen Nutzungsausfallschadens bei einer Fortdauer des Weiterfahrverbots erscheint die Höhe des geforderten Honorars angemessen.

d) Der Kläger kann gemäß §§ 288 Abs. 1, 286 Abs. 1 Satz 1 BGB von dem beklagten Land Zinsen auf die Hauptforderung in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 14.10.2010 verlangen. Einen früheren Verzugsseintritt hat der Kläger nicht dargelegt. Deshalb ist gemäß § 286 Abs. 2 Nr. 3 BGB auf die endgültige Ablehnung des beklagten Landes abzustellen, die unter diesem Datum erklärt wurde.

4. Ein Anspruch auf Erstattung der geltend gemachten Mahnkosten steht dem Kläger nicht zu. Insoweit käme nur ein Anspruch auf Schadensersatz gemäß §§ 288 Abs. 4, 286 Abs. 1 Satz 1 BGB in Betracht (vgl. Palandt-Grüneberg, BGB, 72. Aufl. 2013, § 249 Rn. 56 f. m.w.N.). Dieser Anspruch setzt allerdings den Verzug des beklagten Landes voraus und kann deshalb die Mahnkosten, die aufgewendet werden, um den Verzug erst zu begründen, nicht umfassen (vgl. Palandt-Grüneberg, aaO., § 286 Rn. 44).

5. Die Entscheidung über die Kosten folgt aus §§ 97 Abs. 1, 92 Abs. 1 Satz 1, 101 Abs. 1 ZPO, diejenige über die vorläufige Vollstreckbarkeit aus §§ 708 Nr. 10, 713 ZPO.

Die Gerichtskostenbefreiung der Beklagten ist erst im Kostenfestsetzungsverfahren zu berücksichtigen.

Die Voraussetzungen des § 543 Abs. 2 ZPO liegen nicht vor.