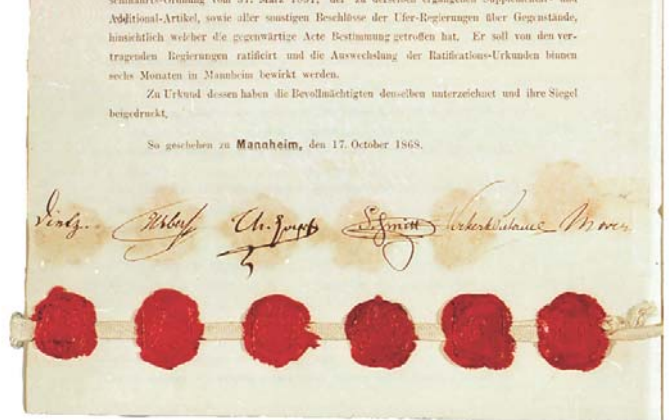


Verkehrssicherungspflicht im Hafen



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

Die Verkehrssicherungspflicht für ein Gewässer begründet keine Garantiehaftung dafür, dass Schiffe nicht beschädigt werden, sondern bezieht nur auf die Verhinderung konkreter Gefahrensituationen für die Schifffahrt.

Der Verkehrssicherungspflichtige hat unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten, wie Fließgeschwindigkeit und Beschaffenheit des Flussbettes sowie Verkehr, diejenigen Vorkehrungen zu treffen, die im Rahmen des wirtschaftlich Zumutbaren aus der Sicht eines umsichtigen und verständigen, in vernünftigen Grenzen vorsichtigen Menschen notwendig und ausreichend sowie geeignet erscheinen Gefahren von Dritten abzuwenden. Der Umfang der Verkehrssicherungspflicht hängt von der Größe des drohenden Schadens und der Wahrscheinlichkeit seines Eintritts sowie davon ab, mit welchem Aufwand ein solcher Schaden verhindert werden kann.

Eine konkrete Regelung insbesondere für Peilmaßnahmen im Rahmen der Verkehrssicherungspflicht existiert nicht, die Rechtsprechung diskutiert je nach Ausgangslage eine Peilverpflichtung in einem Zeitraum von sechs bis zwölf Monaten.

Der Pachtvertrag über eine Hafensfläche, der eine Peilverpflichtung des Pächters regelt, entfaltet keine Schutzwirkung zugunsten der Schifffahrt, die den Hafen anläuft. Zwar besteht eine Leistungsnähe, aber keine Gläubignähe, denn der Verpächter hat kein besonderes berechtigtes Interesse an der Einbeziehung der Schifffahrtstreibenden in den Schutzbereich des Vertrages.

Die Beweislast für eine Verkehrssicherungspflicht und die Kausalität für den eingetretenen Schaden trägt der Anspruchsteller. Bestehen Untersuchungspflichten (Peilpflichten), dann begründet dies keinen Beweis des ersten Anscheines dafür, dass die Vernachlässigung der Pflicht zum Schaden geführt hat.

Urteil des Schiffsgerichts Regensburg vom 7. April 2022, Az.: 4 C 2140/14 BSch - rechtskräftig.

Aus dem Tatbestand:

Die Parteien streiten um Schadensersatzansprüche wegen Anweisung eines Ladeplatzes, der nicht ungefährdet angelaufen werden konnte, bzw. mittelbar Verkehrssicherungspflichtverletzung.

Die Klägerin zu 1 ist Eigentümerin, die Klägerin zu 2 Kaskoversicherer des Binnenschiffs MS Ursula Klaus.

Die Beklagte hat mit der Klägerin zu 1 einen Frachtvertrag abgeschlossen; ihr oblag somit die Benennung eines sicheren Ladeplatzes (OLG Hamburg, Urteil vom 11.12.1986, Az.: 6 U 130/86 [VersR 1987, 255, zit. bei juris]). Sie benannte den von der Streithelferin zu 1 betriebenen Hafen an der Donau in Deggendorf als Ladeplatz. Die Streithelferin zu 2 ist – jedenfalls außerhalb des Bereichs des Hafens der Streithelferin zu 1 – Verkehrssicherungspflichtige für die Wasserstraße Donau.

Die Ursula Klaus hatte den Leichter auf Backbordseite gekoppelt und wollte ihn an die Ladestelle vorlegen.

Das Schiff erlitt sodann einen erheblichen Wassereintrich aufgrund eines Schadens des Schiffskaskos und musste nach Taxierung des Schadens durch einen Sachverständigen und Hellingnahme repariert werden.

Nach der Havarie wurde im Bereich des Hafens der Streithelferin zu 1 nahe an der Grenze zur Fahrinne (der Streithelferin zu 2) ein Objekt gepült und später gehoben, welches aus mit Baustahl verbundenen Betonbrocken bestand ...

Aus den Gründen:

II. Soweit die Klage zulässig ist, ist sie unbegründet. Die Klägerinnen haben keine Schadensersatzansprüche wegen Anweizens eines unsicheren Ladeplatzes bzw. aus Verkehrssicherungspflichtverletzung.

1. Das Gericht konnte sich bereits keine sichere Überzeugung davon verschaffen, dass die Ursula Klaus tatsächlich von dem aufgefundenen Beton-Armierungseisen-Konglomerat beschädigt worden ist ...

2. Der Vollständigkeit halber sei klargestellt, dass die Feststellung einer konkreten Ursache für den klägerseits vorgetragenen Schadenseintritt nicht entbehrlich ist (wie auch klägerseits gar nicht behauptet). Die Verkehrssicherungspflicht begründet nämlich keine Garantiehaftung dafür, dass das Schiff im verkehrssicherungspflichtigen Bereich nicht beschädigt wird, sondern bezieht sich auf konkrete Gefahrensituationen, die unter bestimmten Bedingungen vom Verkehrssicherungspflichtigen zu verhindern sind.

3. Selbst wenn sich das Gericht die hinreichend sichere Überzeugung davon hätte verschaffen können, dass eine Kollision

mit dem anschließend gehobenen Betonbrocken-Konglomerat schadensursächlich gewesen wäre, bestünde kein Anspruch wegen Verletzung der Verkehrssicherungspflicht, die sich die Beklagte als schuldhaft Anweisung einer unsicheren Ladestelle zurechnen lassen müsste.

a.) Die Streithelferin zu 1 (insoweit als Erfüllungsgehilfin der Beklagten) war im Rahmen ihrer Verkehrssicherungspflicht nicht verpflichtet, Sicherungsmaßnahmen zu ergreifen, aufgrund derer der Betonbrocken erkannt worden wäre.

aa) Konkrete Regelungen, was im Rahmen der Verkehrssicherungspflicht genau geschuldet wird, existieren nicht.

bb) Auch die zitierten schiffsverkehrsgerichtlichen Entscheidungen haben keine entsprechenden Regelungen fest- (oder gar auf-) gestellt:

1.) Das OLG Köln (Urt. v. 19.04.1996, Az.: 3 U 123/95 BSch, ZfB 1996, Sammlung Seite 1614 f.) hat lediglich darauf abgestellt, dass eine einmal jährliche Kontrolle der Wassertiefe eines Hafens zur Erfüllung der Verkehrssicherungspflicht ausreicht. Ob eine einmal jährliche Kontrolle auch notwendig sein soll, lässt sich der Entscheidung nicht entnehmen.

2.) Das OLG Karlsruhe (Urt. v. 15.04.1997, Az.: U 5/96 BSch [juris]) hat lediglich erwähnt, dass die dort im Streit stehende Schleusenkammer in sechsmonatigen Ab-

ständen, und zwar zuletzt nur wenige Tage vor dem Ereignis, untersucht worden sei. Nachdem eine Untersuchung kurz vor dem Ereignis feststand, hatte das Gericht überhaupt keine Veranlassung, eine Entscheidung über ein zeitliches Intervall zu treffen. Das Urteil erwähnt dabei auch obiter mit keinem Wort, dass das Gericht eine Untersuchung alle sechs Monate für erforderlich gehalten hätte.

cc) Im Pachtvertrag zwischen der Streithelferin zu 1 und der Streithelferin zu 2 wird der Streithelferin zu 1 unter § 8 Abs. 3 auferlegt, die Wasserflächen einmal jährlich zu untersuchen. Dies mag zwar als Indiz für eine entsprechende Erforderlichkeit und Verkehrserwartung dienen, vermag aber im Verhältnis zu Dritten keinen solchen Zeitraum verbindlich festzulegen.

Insbesondere entfaltet der Vertrag keine Schutzwirkung für Dritte. Zwar besteht bei Schifffahrtstreibenden unbestreitbar eine »Leistungsnähe« bezüglich der vertraglichen Vereinbarungen zur Verkehrssicherungspflicht. Es besteht dagegen keine »Gläubignähe« als weitere Voraussetzung der Annahme eines Vertrags mit Schutzwirkung. Die Streithelferin zu 2 hat kein besonderes berechtigtes Interesse an der Einbeziehung der Schifffahrtstreibenden in den Schutzbereich ...

dd) Es verbleibt in Ansehung der Verkehrssicherungspflicht der Streithelferin zu 1 gegenüber der Klägerin zu 1 somit bei den allgemeinen Regeln. Diese hat das OLG Düsseldorf (Urteil vom 10. Mai 2017, Az.: 1–21 U 201/15 [juris, Rz. 40 f.]) treffend wie folgt zusammengefasst:

»Der Inhalt der Verkehrssicherungspflicht richtet sich allgemein nach den Sicherheits-erwartungen des jeweiligen Verkehrs. Der Sinn der Verkehrssicherungspflicht besteht nicht darin, das Publikum schlechthin vor jeder erdenklichen Gefahr zu schützen. Vielmehr hat der Verkehrssicherungspflichtige nur diejenige Sicherheit zu schaffen und zu bieten, die man bei Berücksichtigung der jeweils gegebenen Verhältnisse und der Art und Weise des in Frage kommenden Publikumsverkehrs allgemein erwarten darf und muss (vgl. BGH, Urteil vom 03.06.2008, VI ZR 223/07, NJW 2008, 3775, 3776, Rz. 9 f.; OLG Hamm, Urteil vom 28.10.1999, 6 U 29/99, NJW-RR 2000, 695 m.w.N.) ... Haftungsbegründend wird eine Gefahr erst dann, wenn sich für einen sachkundigen Betrachter die naheliegende Möglichkeit ergibt, dass Rechtsgüter anderer verletzt werden (vgl. BGH, Urteil vom 03.06.2008, VI ZR 223/07, juris Rz. 9 f. = NJW, 2008, 3775, 3776; Urteil vom 08.11.2005, VI ZR 332/04, juris Rz. 10 = NJW 2006, 610; Urteil vom 06.02.2007, VI ZR 274/05, juris Rz. 15 = NJW 2007, 1683). Deshalb muss nicht für alle denkbaren Möglichkeiten eines Schadenseintritts Vorsorge getroffen werden. Es sind diejenigen Vorkehrungen zu treffen, die im

Rahmen des wirtschaftlich Zumutbaren aus der Sicht eines umsichtigen und verständigen, in vernünftigen Grenzen vorsichtigen Menschen notwendig und ausreichend sowie geeignet erscheinen, Gefahren von Dritten tunlichst abzuwenden, die bei bestimmungsgemäßem oder bei nicht ganz fernliegender bestimmungswidriger Benutzung drohen (BGH, Urteil vom 03.06.2008, VI ZR 223/07, juris Rz. 9 f. = NJW 2008, 3775, 3776; OLG Koblenz, Beschluss vom 10.4.2013, 3 U 1493/12, MDR 2013, 783, zitiert nach jurisTZ 34f).

Der Umfang einer Verkehrssicherungspflicht hängt zum einen von der Größe des drohenden Schadens und von der Wahrscheinlichkeit seines Eintritts und andererseits auch davon ab, mit welchem Aufwand ein solcher Schaden verhindert werden kann. Dabei müssen umso eher Schutzmaßnahmen getroffen werden, je wahrscheinlicher die Verwirklichung einer Gefahr ist, je größer ein möglicher drohender Schaden ist und je einfacher die Verhütung dieses Schadens ist (vgl. OLG Hamm, Urteil vom 23.12.2004, 27 U 215/00, NJW-RR 2005, 675, 676). Der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt ist dann genügt, wenn derjenige Sicherheitsgrad erreicht wird, den die in dem entsprechenden Bereich herrschende Verkehrsauffassung für erforderlich hält. Dieses Schutzniveau ist dann erreicht, wenn diejenigen zumutbaren Sicherungsvorkehrungen getroffen werden, die ein verständiger, umsichtiger, vorsichtiger und gewissenhafter Angehöriger der betroffenen Verkehrskreise für ausreichend halten darf, um andere Personen vor Schäden zu bewahren (vgl. BGH, Urteil vom 03.06.2008, VI ZR 223/07, juris Rz. 9 f. = NJW 2008, 3775, 3776; OLG Saarbrücken, Urteil vom 11.9.2012 –4 U 193/11, NJW-RR 2013, 28, 29; OLG Koblenz, Beschluss vom 10.4.2013, 3 U 1493/12, MDR 2013, 783, zitiert nach jurisTZ 34f).«

Auf den vorliegenden Fall bezogen ist zunächst zu differenzieren:

(1.) Was Veränderungen der Wassertiefe durch natürliche Veränderungen des Flussbetts (Sedimente, Sediment-/Geschiebetransport) anbelangt, sind regelmäßige Kontrollen erforderlich und werden von den beteiligten Verkehrskreisen erwartet. Die Zeitabstände richten sich dabei nach den jeweiligen örtlichen Gegebenheiten wie Fließgeschwindigkeit und Beschaffenheit des Flussbetts. Auch mag berücksichtigt werden, ob der Verkehrssicherungspflichtige deutlich unter das vorzuhaltende Fahrwassertiefenniveau ausgebaggert (und sich dadurch »Ruhe verschafft«) hat. Diesbezüglich genügen regelmäßig großflächige Übersichtspeilungen, weil durch natürliche Veränderungen keine punktuellen Hindernisse entstehen, die nur auf hoch aufgelösten Peildatendarstellungen zu erkennen sind.

Eine solche Peilung wurde von der Streithelferin zu 2 nur wenige Wochen vor der Havarie durchgeführt, wobei sich aus der kartographischen Darstellung keine Fehltiefe ersehen ließ. Dies zeigt, dass ein Unterlassen dieser Verkehrssicherungsmaßnahme durch die Streithelferin zu 1 jedenfalls nicht ursächlich für die Havarie ist ...

b) Selbst wenn man dies – wie nicht – anders sehen wollte und eine Verletzung einer Verkehrssicherungspflicht annehmen wollte, so ist der Nachweis der Schadenskausalität nicht geführt. Ein Schadenser-satzanspruch bestünde nämlich nur, wenn der Schaden auch auf der Verletzung der Verkehrssicherungspflicht beruht, wenn also bei gehöriger Erfüllung der Verkehrssicherungspflicht das Schadensereignis nicht eingetreten wäre.

aa) Diese haftungsbegründende Kausalität ist vom Anspruchsteller vorzutragen und zu beweisen ...

bb) Entgegen der Auffassung der Klagepartei besteht insoweit bei den hier in Rede stehenden Untersuchungspflichten kein Beweis des ersten Anscheins für diese Kausalität ...

Dies ist bei Kontrollpflichten (die hier von der Klagepartei angenommen wird) gerade nicht der Fall: Wollte man (wie nicht) eine anlasslose Kontrollpflicht einmal pro Jahr annehmen, so müsste man einen Erfahrungssatz aufstellen können: »Wenn sich ein Betonbrocken im Flussbett befindet, so befindet er sich dort nach allgemeiner Lebenserfahrung stets über ein Jahr«. Dies ist selbstverständlich Unsinn, denn er könnte genauso gut am Tag vor dem Unfallereignis ins Wasser gefallen sein. Daher kann mangels eines entsprechenden Erfahrungssatzes kein Anscheinsbeweis dafür angenommen werden, dass der Brocken im Zeitpunkt der Pflichtverletzung (Unterlassen der Kontrolle) bereits an Ort und Stelle war und somit entdeckt worden wäre.

Bestünde die Verkehrssicherungspflicht also lediglich darin, in bestimmten Zeitabständen zu kontrollieren und zwischenzeitlich aufgetretene Gefahren zu beseitigen, so verbietet sich ein Schluss vom Schadenseintritt auf die Kausalität der Pflichtverletzung und somit die Annahme eines Anscheinsbeweises (so auch OLG Düsseldorf, Urteil vom 10.05.2017, Az.: 21 U 201/15 [juris, Rz. 52]) ...

Mitgeteilt durch Rechtsanwalt
Fink v.Waldstein, Mannheim

Anmerkung:

Dass die Klägerin der vorliegenden Entscheidung beweisfällig geblieben ist, ist nachvollziehbar. Die obiter dicta zur Ver-

kehrssicherungspflicht dagegen sind wenig überzeugend:

Es ist regelmäßige Praxis, dass Stromabschnitte und insbesondere Häfen abgepeilt werden. Auf Wasserstraßen ist häufig der Anlass, dass ein Schiff meldet, gerakt zu haben. Insbesondere in flachen Häfen und im Bereich von Umschlagstellen sind kurzfristige, anlasslose Peilintervalle notwendig, da es je nach Art der umgeschlagenen Güter durchaus häufig vorkommt, dass Teile der Ladung beim Umschlag ins Hafenbecken fallen.

Dass den Träger der Unterhaltungslast für die Wasserstraße und den Hafen im vorliegenden Fall eine allgemeine Verkehrssicherungspflicht trifft, ist für den Unterzeichner eindeutig. Dass im Rahmen des Pachtvertrages diese Verpflichtung auf den Pächter der Hafenfäche übertragen ist, ist

sicherlich zulässig. Allerdings ist es außerordentlich fernliegend anzunehmen, dass die vertraglich begründete Verpflichtung zur Peilung keine Schutzwirkung für die Nutzer der Wasserstraße und des Hafens haben soll. Dies ist doch genau der Zweck der Peilung; dafür, dass das Wasser fließen kann, ist eine Peilung sicherlich nicht erforderlich. Nach Auffassung des Unterzeichners entfaltet der Pachtvertrag mit der Übertragung der Peilverpflichtung eindeutig Schutzwirkung zugunsten der Schifffahrt, die den Hafen nutzt. Wenn die Schifffahrt durch das Befahren des Hafens die verpachtete Wasserfläche nutzt, dann sind Verpächter und Nutzer gleichermaßen in die Schutzwirkung des Vertrages einbezogen.

Hätte sich das Gericht die Überzeugung bilden können, dass die Existenz des Betonbrockens Ursache für die Havarie war,

dann kann es im Ergebnis die Eigentümerin auch nicht entlasten, dass der Unfallort unklar ist. Es ist ein schwer zu begründendes Ergebnis, dass allein die Tatsache der Übertragung der Verkehrssicherungspflicht in diesem unterstellten Fall dazu führen soll, dass der Geschädigte leer ausgeht. Die vertragliche Übertragung der Verkehrssicherungspflicht kann insoweit den originär Verkehrssicherungspflichtigen doch wohl kaum entlasten!?

Abgesehen von dieser Kritik ist es sehr zu begrüßen, dass der Schiffsgerichts in einer sorgfältigen Darstellung die Rechtsprechung zur Verkehrssicherungspflicht und den status quo hinsichtlich der Peilverpflichtungen sehr ausführlich wiedergegeben hat.

Rechtsanwalt Dr. Martin Fischer,
Frankfurt am Main

Spende und werde ein Teil von uns.
seenotretter.de

OHNE DEINE SPENDE GEHT'S NICHT

Einsatzberichte, Fotos, Videos und Geschichten von der rauen See erleben:

f t i y #teamseenotretter

Spendenfinanziert

Urteil des Schiffsgerichts Regensburg vom 7. April 2022, Az.: 4 C 2140/14 BSch -rechtskräftig.

erlässt das Amtsgericht Regensburg – Schiffsgericht – durch den Richter am Amtsgericht Dr. Pfeiffer am 07.04.2022 aufgrund der mündlichen Verhandlung vom 06.10.2021 und mit Zustimmung der Parteien gemäß § 128 Abs. 2 ZPO ohne neuerliche mündliche Verhandlung folgendes Endurteil

1. Die Klage wird abgewiesen.
2. Von den Gerichtskosten und den außergerichtlichen Kosten der Beklagten und der Streithelfer trägt die Klägerin zu 1 einen Anteil von 23 % und die Klägerin zu 2 einen Anteil von 77 %. Die Klägerinnen tragen ihre außergerichtlichen Kosten selbst.
3. Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des jeweils zu vollstreckenden Betrags.

Tatbestand

Die Parteien streiten um Schadensersatzansprüche wegen Anweisung eines Ladeplatzes, der nicht ungefährdet angelaufen werden konnte, bzw. mittelbar Verkehrssicherungspflichtverletzung.

Die Klägerin zu 1 ist Eignerin, die Klägerin zu 2 Kaskoversicherer des Binnenschiffs MS Ursula Klaus.

Die Beklagte hat mit der Klägerin zu 1 einen Frachtvertrag abgeschlossen; ihr oblag somit die Benennung eines sicheren Ladeplatzes (OLG Hamburg, Urteil vom 11.12.1986, Az.: 6 U 130/86 [VersR 1987, 255, zit. bei juris]). Sie benannte den von der Streithelferin zu 1 betriebenen Hafen an der Donau in Deggendorf als Ladeplatz. Die Streithelferin zu 2 ist – jedenfalls außerhalb des Bereichs des Hafens der Streithelferin zu 1 – Verkehrssicherungspflichtige für die Wasserstraße Donau.

Die Beklagte beauftragte die Klägerin zu 1 mit einem Transport von Reaktorteilen von Deggendorf nach Constanta. Das Transportgut sollte im Hafen der Streithelferin zu 1 auf den Leichter Domarin 2 geladen werden. Die Ursula Klaus hatte den Leichter auf Backbordseite gekoppelt und wollte ihn an die Ladestelle vorlegen.

Das Schiff erlitt sodann einen erheblichen Wassereinbruch aufgrund eines Schadens des Schiffskaskos und musste nach Taxierung des Schadens durch einen Sachverständigen und Hellingnahme repariert werden.

Nach der Havarie wurde im Bereich des Hafens der Streithelferin zu 1 nahe an der Grenze zur Fahrinne (der Streithelferin zu 2) ein Objekt gepeilt und später gehoben, welches aus mit Baustahl verbundenen Betonbrocken bestand.

Die Klägerinnen tragen vor, das Schiff sei beim Wenden aus Bergfahrt über Backbord mit dem Betonbrocken-Konglomerat kollidiert. Dadurch sei der Schiffsboden dergestalt beschädigt worden, dass es zum Wassereinbruch gekommen sei.

Der Streithelferin zu 1 habe es obliegen, den Betonbrocken im Rahmen ihrer Verkehrssicherungspflicht zu erkennen und zu entfernen oder wenigstens abzutonen. Sie habe alle sechs Monate den Flussgrund nach entsprechenden Hindernissen abzusuchen. Der Betonbrocken habe sich bereits über sechs Monate vor der Havarie an der Position befunden.

Die Schäden am Schiff betrügen 12.786,45 €, die Gutachterkosten 1.345,00 € und die Havarie-Grosse-Kosten (bei denen der Leichter nicht zu berücksichtigen sei) 16.240,12€. Diese Kosten habe abzüglich eines Selbstbetrags von 450,00 € die Klägerin zu 2 getragen. Der Klägerin zu 1 sei neben dieser Selbstbeteiligung ein Nutzungsausfall von 7.584,48 € entstanden.

Die Klägerinnen **b e a n t r a g e n**

1. Die Beklagte wird verurteilt, an die Klägerin zu 1) einen Betrag von € 8.034,48 nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 08.08.2013 zu zahlen.
2. Die Beklagte wird verurteilt, an die Klägerin zu 2) einen Betrag von € 29.912,57 nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 08.08.2013 zu zahlen.
3. Die Beklagte wird verurteilt, die Klägerin zu 1) von allen weiteren Ansprüchen anlässlich des Unfalles vom 29.8.2012 vor der Ladestelle der Firma MAN in Deggendorf freizuhalten, soweit diese nicht auf die Klägerin zu 2) übergegangen sind.

Die Beklagte beantragt:
Klageabweisung.

Sie bestreitet, dass das Leckschlagen der Ursula Klaus durch eine Kollision mit dem später aufgefundenen Betonbrocken oder sonst einem Unterwasserhindernis verursacht wurde. Vielmehr sei der Schiffsboden bereits konstruktiv völlig abgenutzt, veraltet und geschwächt und

somit nicht mehr tragfähig gewesen. Das Schiff sei im Übrigen zu tief abgeladen gewesen für die Wasserstandsverhältnisse.

Das geschilderte Wendemanöver sei nautisch nicht korrekt und angesichts der räumlichen Verhältnisse kaum möglich, ohne dass das Heck mit der Kaimauer kollidiere.

Ferner bestreitet die Beklagte, dass sich der Betonbrocken vor einer möglichen Anfahrt durch das Schiff bereits im verkehrssicherungspflichtigen Bereich der Streithelferin zu 1 befunden habe. Soweit bereits mehrere Wochen vor dem Unglück an der Stelle eine Untiefe gepeilt worden sei, so habe diese eine andere Höhe gehabt als das nach der Havarie gepeilte Objekt.

Eine Verkehrssicherungspflichtverletzung sei im Übrigen nicht anzunehmen, da die Verkehrssicherungspflichtige gar nicht die Möglichkeiten zur Peilung habe; im Bereich der Donau habe ausschließlich die Streithelferin zu 2 Peilschiffe. Diese habe den Bereich wenige Wochen vor dem Ereignis gepeilt und sei dabei auch nicht auf ein Hindernis aufmerksam geworden, weil es auf der üblichen kartographischen Darstellung nicht zu erkennen gewesen sei.

Hinsichtlich des weiteren Parteivorbringens wird auf die gewechselten Schriftsätze der Parteien und Streithelferinnen verwiesen.

Das Gericht hat Beweis erhoben durch Erholung eines schriftlichen Sachverständigen-gutachtens von Prof. Dr.-Ing. Z sowie von M. Sc. Dr.-Ing. La sowie durch uneinheitliche Einvernahme des Schiffsführers Lu. Hinsichtlich des Ergebnisses der Beweisaufnahme wird auf die schriftlichen Gutachten sowie das Protokoll der mündlichen Verhandlung verwiesen.

Entscheidungsgründe

1. 1. Die Klage ist in ihren Klageanträgen 1 und 2 (Leistungsklagen) zulässig.
2. Hinsichtlich Klageantrag 3 ist die Klage dagegen mangels Rechtsschutzbedürfnisses unzulässig.

Soweit sich die Klage darauf richtet, die Beklagte zu verurteilen, die Klägerin zu 1 von allen weiteren Ansprüchen anlässlich des streitgegenständlichen Unfalls freizuhalten, handelt es sich letztendlich um eine Feststellungsklage, denn bei einer Auslegung des auf Freistellung gerichteten Antrags als Leistungsklage wäre diese nicht hinreichend bestimmt.

Ein Feststellungsinteresse (als besondere Ausprägung des Rechtsschutzbedürfnisses) besteht – jedenfalls im Zeitpunkt, der dem Schluss der mündlichen Verhandlung entspricht – nicht mehr. Nachdem das behauptete schadensstiftende Ereignis bereits mehr als neun Jahre zurückliegt, ist nichts dafür vorgetragen oder ersichtlich, dass zukünftig noch Ansprüche entstehen können oder bereits entstandene Ansprüche noch nicht mit einer Leistungsklage verfolgt werden können.

II. Soweit die Klage zulässig ist, ist sie unbegründet. Die Klägerinnen haben keine Schadensersatzansprüche wegen Anweizens eines unsicheren Ladeplatzes bzw. aus Verkehrssicherungspflichtverletzung.

1. Das Gericht konnte sich bereits keine sichere Überzeugung davon verschaffen, dass die Ursula Klaus tatsächlich von dem aufgefundenen Beton-Armierungseisen-Konglomerat beschädigt worden ist.

a) Dabei ist der Klagepartei zuzugestehen, dass dies durchaus immerhin in hohem Maße wahrscheinlich erscheint. Schließlich wurde nach dem Vorfall im räumlichen Nahbereich dieses Vorfalles das Objekt gepeilt und gehoben und es ist nicht von der Hand zu weisen, dass ein Auffahren auf ein derartiges Objekt zu erheblichen Schäden führen kann.

b) Allerdings gilt der Beweismaßstab des § 286 ZPO. Es genügt also nicht, dass das Gericht den klägerseits vorgetragenen Hergang für überwiegend oder gar am wahrscheinlichsten hält. Vielmehr muss das Gericht davon überzeugt sein, dass es so und nicht anders war. Diese Überzeugung muss jedenfalls dergestalt sicher sein, dass keine vernünftigen Zweifel mehr verbleiben (bzw. diesen mit den Worten des Bundesgerichtshofs (Urteil vom 17. Februar 1970, Az.: III ZR 139/67 [juris, Rz. 72]) »Schweigen geboten« werden kann).

c) Dies ist vorliegend nicht der Fall-

aa) Der einzige Zeuge für den Vorfall, der vernommene Schiffsführer Lu, konnte sich nicht (mehr) sonderlich stringent äußern. Auch wenn er zwischenzeitlich angegeben hat, eine Grundberührung wahrgenommen zu haben, hatte er zuvor angegeben, nur sein Personal habe Grundberührungen angezeigt. Auf diese Version hat er sich auch am Ende seiner Vernehmung wieder festgelegt. Somit ist eine Grundberührung aus eigener Wahrnehmung des Zeugen bereits nicht belegt. Der Zeuge berichtet letztendlich nur vom Hörensagen, dass sein Personal ihm Grundberührung(en) signalisiert habe. Dabei ist die Wahrnehmung einer Grund-

berührung eines kiesig-sandigen Flussgrunds durchaus verschieden von dem Anfahren an ein punktuell, starres Hindernis, welches immerhin so massiv ist, dass es den Schiffsboden dergestalt verformt, dass er durchbricht (wie das Privatgutachten Wolz darlegt).

Es erscheint daher auch nicht völlig ausgeschlossen, dass (trotz der mageren Beweissituation unterstellt, es habe eine Grundberührung gegeben), dennoch kein Kontakt zu dem später gehobenen Objekt bestand, sondern eine andere Form der Grundberührung stattgefunden hat, etwa mit einer z. B. durch den Schraubenstrahl eines anderen Schiffes angehäuften Sand-/Kieshaufen, welcher dann durch die Grundberührung wieder verstrichen wurde. – Das Gericht hält dies wohlgemerkt nicht für sonderlich wahrscheinlich, erst recht nicht für überwiegend wahrscheinlich; gleichwohl verbleiben Zweifel, die nicht völlig abwegig sind und nicht zum Schweigen gebracht werden können.

bb) Zweifel, denen nicht Schweigen geboten werden kann, verbleiben auch, weil das vom Zeugen geschilderte Manöver ungewöhnlich erscheint. Selbst der klägerische Tatsachenvortrag ging von einer anderen Fahrlinie des Schiffes aus, nämlich eine Kollision beim Einfahren von der Fahrrinne in den Hafenebereich. Dagegen schilderte der Zeuge ein Manöver, demzufolge er vom Hafenebereich kommend zu Berg in das Fahrwasser hinein wendete. Dies hätte entweder ein anschließendes überaus spitzwinkliges Anlaufen des Liegeplatzes zur Folge oder es hätte gar rückwärts gegen den Strom angelegt werden müssen. Ohne Frage ist zwar beides nicht ausgeschlossen. Genauso wenig ausgeschlossen erscheint für das Gericht aber auch die Alternative, dass das geschilderte Wendemanöver etwas weiter flussaufwärts stattgefunden haben könnte. Dies wäre gerade für einen erfahrenen Schiffsführer wie den Zeugen naheliegend, weil dann der Liegeplatz des an Backbord mitgeführten Leichters viel einfacher und ohne komplizierte Manöver erreicht werden könnte. Das Gericht verkennt hierbei nicht, dass der Zeuge das Wendemanöver an der Stelle angegeben hat, wo später der Betonbrocken gepeilt wurde. Es wäre allerdings durchaus nachvollziehbar, dass seine Erinnerung (erst recht nach neun Jahren!) verfälscht wurde durch die später erlangte Kenntnis, dass an der nun angegebenen Stelle nach dem Ereignis eine mögliche Ursache gepeilt worden ist.

Auch wenn der Betonbrocken als Ursache überaus naheliegend erscheint, verbleiben auch vor diesem Hintergrund Zweifel.

cc) Das Zusammenspiel von Beschädigungsbild und gefahrenem Manöver begründet ebenfalls Zweifel: Nach der klägerseits vorgelegten Schadenstaxe (die jedenfalls als erweiterter Parteivortrag zu bewerten ist) ist der Schiffsboden von MS Ursula Klaus gleich »in vier Sektionen durchgebrochen, nämlich im Bereich der vorderen Wohnung, im Bereich des Bugstrahlraums, im Laderaum 1 und im Laderaum 2. Dabei hat der Zeuge angegeben, beim Wendemanöver keine Fahrt gemacht und allein mit dem Bugstrahl um die eigene Achse gedreht zu haben. Die Berührung sei erfolgt, als das Schiff schon einen starken Winkel zur Fließrichtung gehabt habe (Orientierung 10 Uhr, wenn bergwärts 12 Uhr wäre). Bugstrahl und Strömung wirkten also bereits relativ gleichgerichtet, so dass grundsätzlich eher eine Beschädigung quer zum Schiffsrumpf zu erwarten wäre.

– Das Gericht verkennt auch insoweit nicht, dass die Worte des Zeugen nicht auf die Goldwaage zu legen sind und dass anstelle einer reinen Drehbewegung ohne Fahrt voraus auch ein anderes Manöver denkbar wäre. Andererseits kann eine plausible Schilderung des einzigen Zeugen, die insbesondere die beklagten-seits geäußerten Zweifel umgeht, dass das Heck des Schiffes sonst am Ufer angestoßen sein müsse, nicht als zweifelsfrei unzutreffend abgetan werden.

dd) Nicht zuletzt verbleiben Zweifel aufgrund der Tiefenverhältnisse im Zusammenwirken mit dem Tiefgang des Schiffes. Die Klagepartei hat vorgetragen, der Tiefgang von Ursula Klaus habe bei dem Unfallereignis 1,57 m betragen. Der Zeuge hat angegeben, sich nicht mehr genau zu erinnern, schätzte aber um die 1,60 m, was sich mit der klägerischen Angabe deckt. Die als Anlage K8 vorgelegten Peilprofile zeigen hingegen, dass die höchsten Punkte des Betonbrockens unter 1,75 m unter RNW lagen (in der Längsstellung, wo die Achseneinteilung in 10 cm-Schritten erfolgt ist, ist ebenfalls deutlich zu erkennen, dass die höchsten Punkte unter der Hälfte der Einteilung zurückbleiben). Der RNW liegt bei 309,16 m über NN, so dass der höchste Punkt des Betonbrocken-Konglomerats unter 307,41 m ü. NN lag. Ausweislich der vom Sachverständigen Z eingeholten Werte des Pegels Deggen-dorf (der sich nur wenige hundert Meter vom Havarieort entfernt befindet) lag die Wasseroberfläche am 21.08.2012 im Mittelwert bei 308,98 m über NN, so dass der höchste Punkt des Brockens mehr als 1,57 m unter der Wasseroberfläche lag. – Bei dem klägerseits angegebenen Tiefgang hätte es also gar nicht zur Kollision kommen können (allenfalls im Millimeterbereich).

Hierbei ist zu berücksichtigen, dass bei dieser Berechnung alle Werte sogar zugunsten der beweispflichtigen Klagepartei angenommen wurden: 1.) Es wurden Pegelwerte benutzt, die als Bezugshorizont 309,10 m über NN zugrundelegen und nicht 309,16 m. Es spräche somit viel dafür, den Pegelwert ebenfalls um 6 cm anzupassen, um die gleiche Bezugshöhe zu verwenden. Dann wäre die Wasseroberfläche am 21.08.2012 bei 309,04 m ü. NN anzusetzen und der höchste Punkt des Brockens läge dann 1,63 m unter der Wasseroberfläche. 2.) Ferner wurde der niedrige Tagesmittelwert angesetzt, obwohl sich die Havarie in den Abendstunden ereignete und der Wasserstand am nächsten Tag bereits 12 cm höher war (weiter steigend bis 23.08.2012). 3.) Nicht zuletzt ergaben die Peildaten vom 11.06.2012, die der Sachverständige Lauteschläger ausgewertet hat, eine deutlich niedrigere (um mehrere Dezimeter!) Höhe der obersten Punkte des Betonbrockens, wobei es keinen Grund gibt, warum die Daten der Peilung vom 23.08.2012 vorzugswürdig wären. Dies begründet im Übrigen auch Zweifel daran, dass durch eine Kollision die Höhe des Objekts (etwa durch Abbrechen von Teilen) verringert worden sein könnte, zumal sich auch die – freilich nur nebulös abzeichnende – Form des gepeilten Objekts ähnelt.

Weil selbst unter Zugrundelegung der für die Klagepartei aller günstigsten Werte Zweifel verbleiben, kann sich das Gericht keine hinreichend sichere Überzeugung davon verschaffen, dass MS Ursula Klaus dennoch mit diesem Betonbrocken-Konglomerat kollidiert ist.

d) Es ist nicht völlig ausgeschlossen, dass lediglich eine Koinzidenz zwischen Leckschlägen der Ursula Klaus und dem Auffinden des Betonbrocken-Konglomerats besteht, die einen Ursachenzusammenhang lediglich überaus wahrscheinlich erscheinen lässt. Dieser Schluss ist jedoch nicht zwingend und ersetzt keine zweifelsfreie Feststellung.

e) Da bereits auf dieser Grundlage vernünftige Zweifel verbleiben, war der Frage nicht näher nachzugehen, ob das Schadensbild (insbesondere die Spuren am Bewuchs des Rumpfs) einen Kontakt mit dem aufgefundenen Betonbrocken ausschließen und ob an dem gehobenen Betonbrocken-Konglomerat Spuren des Kontakts mit dem Schiffsboden erkennbar sein müssten.

2. Der Vollständigkeit halber sei klargestellt, dass die Feststellung einer konkreten Ursache für den klägerseits vorgetragenen Schadenseintritt nicht entbehrlich ist (wie auch klägerseits gar nicht behauptet). Die Verkehrssicherungspflicht

begründet nämlich keine Garantiehaftung dafür, dass das Schiff im verkehrssicherungspflichtigen Bereich nicht beschädigt wird, sondern bezieht sich auf konkrete Gefahrensituationen, die unter bestimmten Bedingungen vom Verkehrssicherungspflichtigen zu verhindern sind.

Mangels einer Feststellung einer konkreten Ursache ist im Übrigen auch nicht sicher feststellbar, dass sich das schadensstiftende Ereignis im verkehrssicherungspflichtigen Bereich der Streithelferin zu 1 zugetragen hat und nicht etwa wenige Meter weiter im verkehrssicherungspflichtigen Bereich der Streithelferin zu 2, für den die Beklagte nicht haftete.

3. Selbst wenn sich das Gericht die hinreichend sichere Überzeugung davon hätte verschaffen können, dass eine Kollision mit dem anschließend gehobenen Betonbrocken-Konglomerat schadensursächlich gewesen wäre, bestünde kein Anspruch wegen Verletzung der Verkehrssicherungspflicht, die sich die Beklagte als schuldhaft Anweisung einer unsicheren Ladestelle zurechnen lassen müsste.

a) Die Streithelferin zu 1 (insoweit als Erfüllungsgehilfin der Beklagten) war im Rahmen ihrer Verkehrssicherungspflicht nicht verpflichtet, Sicherungsmaßnahmen zu ergreifen, aufgrund derer der Betonbrocken erkannt worden wäre.

aa) Konkrete Regelungen, was im Rahmen der Verkehrssicherungspflicht genau geschuldet wird, existieren nicht.

bb) Auch die zitierten schiffahrtsobergerechtflichen Entscheidungen haben keine entsprechenden Regelungen fest- (oder gar auf-) gestellt:

1.) Das OLG Köln (Urt. v. 19.04.1996, Az.: 3 U 123/95 BSch, ZfB 1996, Sammlung Seite 1614 f, hat lediglich darauf abgestellt, dass eine einmal jährliche Kontrolle der Wassertiefe eines Hafens zur Erfüllung der Verkehrssicherungspflicht ausreicht. Ob eine einmal jährliche Kontrolle auch notwendig sein soll, lässt sich der Entscheidung nicht entnehmen.

2.) Das OLG Karlsruhe (Urt. v. 15.04.1997, Az.: U 5/96 BSch [juris]) hat lediglich erwähnt, dass die dort im Streit stehende Schleusenkammer in sechsmonatigen Abständen, und zwar zuletzt nur wenige Tage vor dem Ereignis, untersucht worden sei. Nachdem eine Untersuchung kurz vor dem Ereignis feststand, hatte das Gericht überhaupt keine Veranlassung, eine Entscheidung über ein zeitliches Intervall zu treffen. Das Urteil erwähnt dabei auch obiter mit keinem Wort, dass das Gericht eine Untersuchung alle sechs Monate für erforderlich gehalten hätte.

cc) Im Pachtvertrag zwischen der Streithelferin zu 1 und der Streithelferin zu 2 wird der Streithelferin zu 1 unter § 8 Abs. 3 auferlegt, die Wasserflächen einmal jährlich zu untersuchen. Dies mag zwar als Indiz für eine entsprechende Erforderlichkeit und Verkehrserwartung dienen, vermag aber im Verhältnis zu Dritten keinen solchen Zeitraum verbindlich festzulegen.

Insbesondere entfaltet der Vertrag keine Schutzwirkung für Dritte. Zwar besteht bei Schifffahrtstreibenden unbestreitbar eine »Leistungsnähe« bezüglich der vertraglichen Vereinbarungen zur Verkehrssicherungspflicht. Es besteht dagegen keine »Gläubignähe« als weitere Voraussetzung der Annahme eines Vertrags mit Schutzwirkung. Die Streithelferin zu 2 hat kein besonderes berechtigtes Interesse an der Einbeziehung der Schifffahrtstreibenden in den Schutzbereich: Insbesondere trifft die Streithelferin zu 2 bei wirksamer Delegation der Verkehrssicherungspflicht selbst keine solche Pflicht. Auch sonst hat die Streithelferin zu 2 keine besondere Fürsorgepflicht gegenüber Schifffahrtstreibende, die außerhalb der Fahrinne einen privaten Hafen anlaufen. Das Interesse der Streithelferin zu 2 richtet sich allein auf die Ermöglichung der (durchgehenden, vgl. § 8 Abs. 3 WaStrG) Schifffahrt (§§ 8 Abs. 1, 24 WaStrG) sowie den ordnungsgemäßen Wasserabfluss und Naturschutz (§ 8 Abs. 1 WaStrG). Das Interesse der Streithelferin zu 2 an der Ausübung der Verkehrssicherungspflicht durch die Streithelferin zu 1 beschränkt sich daher allein darauf, selbst nicht wegen Verletzung der Verkehrssicherungspflicht in Anspruch genommen zu werden und Schifffahrtssperren oder Umweltbeeinträchtigungen aufgrund von Havarien am Rande des Fahrwassers zu vermeiden.

Dagegen hat die Streithelferin zu 2 gar keine Motivation (und als Hoheitsträger wohl kaum die Kompetenz), zugunsten Dritter eine über die allgemeine zivilrechtliche Haftung wegen Verkehrssicherungspflichtverletzung hinausgehende quasi-vertragliche Anspruchsgrundlage mit gegenüber der deliktischen Haftung ggfs. gar verschärften Tatbestandsmerkmalen zu begründen. Dies gilt umso mehr, als die Streithelferin zu 2 als alleinige Inhaberin von Peilmöglichkeiten weiß, dass die Streithelferin zu 1 gar keine Möglichkeit hat, diese Verpflichtung selbst zu erfüllen. (Dies könnte eine AGB-rechtliche unangemessene Benachteiligung darstellen.)

In diesem Zusammenhang ist auch § 7 Abs. 1 des Pachtvertrags zu sehen, der ungeachtet § 8 auf eine Unterhaltung der »Wasserstraße einschließlich der Zufahr-

ten« durch die Streithelferin zu 2 abstellt. Offensichtlich hat die Streithelferin zu 2 den in Rede stehenden Bereich bei ihren Verkehrssicherungspeilungen ohnehin mitgepeilt.

Jedenfalls ergibt sich aus dem Pachtvertrag zwischen den beiden Streithelferinnen keine Grundlage, aufgrund derer für das Verhältnis zwischen Klagepartei und Beklagtenpartei ein einjähriges Untersuchungsintervall rechtlich dergestalt festgelegt ist, dass auf eine Überschreitung dieses Intervalls Ansprüche gestützt werden könnten.

dd) Es verbleibt in Ansehung der Verkehrssicherungspflicht der Streithelferin zu 1 gegenüber der Klägerin zu 1 somit bei den allgemeinen Regeln. Diese hat das OLG Düsseldorf (Urteil vom 10. Mai 2017, Az.: 1–21 U 201/15 [juris, Rz. 40 f.]) treffend wie folgt zusammengefasst:

»Der Inhalt der Verkehrssicherungspflicht richtet sich allgemein nach den Sicherheitserwartungen des jeweiligen Verkehrs. Der Sinn der Verkehrssicherungspflicht besteht nicht darin, das Publikum schlechthin vor jeder erdenklichen Gefahr zu schützen. Vielmehr hat der Verkehrssicherungspflichtige nur diejenige Sicherheit zu schaffen und zu bieten, die man bei Berücksichtigung der jeweils gegebenen Verhältnisse und der Art und Weise des in Frage kommenden Publikumsverkehrs allgemein erwarten darf und muss (vgl. BGH, Urteil vom 03.06.2008, VI ZR 223/07, NJW 2008, 3775, 3776, Rz. 9 f.; OLG Hamm, Urteil vom 28.10.1999, 6 U 29/99, NJW-RR 2000, 695 m.w.N.). Dabei ist jedoch zu berücksichtigen, dass nicht jeder abstrakten Gefahr vorbeugend begegnet werden kann. Ein allgemeines Verbot, andere nicht zu gefährden, wäre utopisch. Eine Verkehrssicherung, die jede Schädigung ausschließt, ist im praktischen Leben nicht erreichbar. Haftungsbegründend wird eine Gefahr erst dann, wenn sich für einen sachkundigen Betrachter die naheliegende Möglichkeit ergibt, dass Rechtsgüter anderer verletzt werden (vgl. BGH, Urteil vom 03.06.2008, VI ZR 223/07, juris Rz. 9 f. = NJW, 2008, 3775, 3776; Urteil vom 08.11.2005, VI ZR 332/04, juris Rz. 10 = NJW 2006, 610; Urteil vom 06.02.2007, VI ZR 274/05, juris Rz. 15 = NJW 2007, 1683). Deshalb muss nicht für alle denkbaren Möglichkeiten eines Schadenseintritts Vorsorge getroffen werden. Es sind diejenigen Vorkehrungen zu treffen, die im Rahmen des wirtschaftlich Zumutbaren aus der Sicht eines umsichtigen und verständigen, in vernünftigen Grenzen vorsichtigen Menschen notwendig und ausreichend sowie geeignet erscheinen, Gefahren von Dritten tunlichst abzuwenden, die bei bestimmungsgemäßem oder bei nicht ganz fernliegender bestimmungswidriger Benutzung drohen (BGH, Urteil vom 03.06.2008, VI

ZR 223/07, juris Rz. 9 f. = NJW 2008, 3775, 3776; OLG Koblenz, Beschluss vom 10.4.2013, 3 U 1493/12, MDR 2013, 783, zitiert nach jurisTZ 34f).

Der Umfang einer Verkehrssicherungspflicht hängt zum einen von der Größe des drohenden Schadens und von der Wahrscheinlichkeit seines Eintritts und andererseits auch davon ab, mit welchem Aufwand ein solcher Schaden verhindert werden kann. Dabei müssen umso eher Schutzmaßnahmen getroffen werden, je wahrscheinlicher die Verwirklichung einer Gefahr ist, je größer ein möglicher drohender Schaden ist und je einfacher die Verhütung dieses Schadens ist (vgl. OLG Hamm, Urteil vom 23.12.2004, 27 U 215/00, NJW-RR 2005, 675, 676). Der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt ist dann genügt, wenn derjenige Sicherheitsgrad erreicht wird, den die in dem entsprechenden Bereich herrschende Verkehrsauffassung für erforderlich hält. Dieses Schutzniveau ist dann erreicht, wenn diejenigen zumutbaren Sicherungsvorkehrungen getroffen werden, die ein verständiger, umsichtiger, vorsichtiger und gewissenhafter Angehöriger der betroffenen Verkehrskreise für ausreichend halten darf, um andere Personen vor Schäden zu bewahren (vgl. BGH, Urteil vom 03.06.2008, VI ZR 223/07, juris Rz. 9 f. = NJW 2008, 3775, 3776; OLG Saarbrücken, Urteil vom 11.9.2012 –4 U 193/11, NJW-RR 2013, 28, 29; OLG Koblenz, Beschluss vom 10.4.2013, 3 U 1493/12, MDR 2013, 783, zitiert nach jurisTZ 34f).«

Auf den vorliegenden Fall bezogen ist zunächst zu differenzieren:

(1.) Was Veränderungen der Wassertiefe durch natürliche Veränderungen des Flussbetts (Sedimente, Sediment-/Geschlebetransport) anbelangt, sind regelmäßige Kontrollen erforderlich und werden von den beteiligten Verkehrskreisen erwartet. Die Zeitabstände richten sich dabei nach den jeweiligen örtlichen Gegebenheiten wie Fließgeschwindigkeit und Beschaffenheit des Flussbetts. Auch mag berücksichtigt werden, ob der Verkehrssicherungspflichtige deutlich unter das vorzuhaltende Fahrwassertiefenniveau ausgebaggert (und sich dadurch »Ruhe verschafft“) hat. Diesbezüglich genügen regelmäßige großflächige Übersichtspeilungen, weil durch natürliche Veränderungen keine punktuellen Hindernisse entstehen, die nur auf hoch aufgelösten Peildatendarstellungen zu erkennen sind.

Eine solche Peilung wurde von der Streithelferin zu 2 nur wenige Wochen vor der Havarie durchgeführt (Anlage Stv4), wobei sich aus der kartographischen Darstellung keine Fehltiefe ersehen ließ. Dies zeigt, dass ein Unterlassen dieser Verkehrssicherungsmaßnahme durch die

Streithelferin zu 1 jedenfalls nicht ursächlich für die Havarie ist.

(2.) Was die Verkehrssicherungspflicht vor Gegenständen am Flussgrund anbelangt, sieht das Gericht dagegen keine Pflicht zur anlasslosen Untersuchung. Mit derartigen Gegenständen am

Flussgrund ist nämlich regelmäßig nicht zu rechnen. Der Sachverständige Z hat überzeugend dargelegt, dass selbst ein Einzelteil aus dem Betonbrocken-Konglomerat im Donau-Bereich der Streithelferin zu 1 unter keinen Umständen von der Strömung hätte bewegt werden können. Die kritische Geschwindigkeit läge bei 400 % (!) der schnellsten Hochwasserströmungsgeschwindigkeit. Auf natürlichem Wege könnte ein solches Hindernis den verkehrssicherungspflichtigen Bereich daher nicht erreichen. Es muss also mit technischen Mitteln in das Gewässer eingebracht werden, zumal auch die Masse eines solchen Gegenstands nicht unbeträchtlich ist, wenn er eine Gefahr für die Schifffahrt darstellen soll. Es ist ein gänzlich unwahrscheinliches Ereignis, dass ein solcher Gegenstand quasi mitten im Fluss über Bord eines Schiffes geht und dies entweder unbemerkt bleibt oder gar pflichtwidrig verheimlicht wird. Anders als bei entsprechendem Anlass (bspw. einem gemeldeten Ladungs- oder Ankerverlust) erwartet die Verkehrsschauung nicht, dass Maßnahmen ergriffen werden, um einem solchen gänzlich unwahrscheinlichen Risiko zu begegnen.

Wohlgemerkt würde diesbezüglich eine Untersuchung in längeren zeitlichen Intervallen (z. B. 6 oder 12 Monate) gar nicht zielführend sein: Anders als bei organischen Veränderungen der Flusssohle, die über einen längeren Zeitraum ablaufen und daher bemerkt und beseitigt werden können, bevor der Zustand gefährlich wird, tritt ein solches Hindernis plötzlich auf und stellt ab da eine sofortige Gefahr da. Eine Kontrolle Monate später wäre diesbezüglich nicht hilfreich. Wenn man eine ernstzunehmende Gefahr durch in das Gewässer eingebrachte Gegenstände sähe, so könnte dieser Gefahr nur durch eine sehr engmaschige Überwachung begegnet werden. Es gäbe nämlich keinen Grund, nach einer durchgeführten Kontrolle anzunehmen, nun mehrere Monate zuwarten zu können, wenn jederzeit mit dem Auftreten der Gefahr gerechnet werden muss. – Im Winter genügt es beispielsweise nicht, einen verkehrssicherungspflichtigen Weg einmal auf Glätte zu kontrollieren, um dann für mehrere Tage nicht mehr zu kontrollieren, obwohl in der Zwischenzeit allgemein die Gefahr des Auftretens von Glätte besteht.

Es wäre ein Trugschluss, aus der Wahrscheinlichkeit des Auftretens der Gefahr ein Kontrollintervall herzuleiten: Entwe-

der die Wahrscheinlichkeit ist nicht zu vernachlässigen, so dass Maßnahmen getroffen werden müssen, oder sie ist so gering, dass vernünftigerweise keine Maßnahmen zu treffen sind. Besteht die ernstzunehmende Gefahr eines Unfalls mit dem Pkw, wenn auch nur mit geringer Wahrscheinlichkeit, so nützt es dennoch nur, stets den Gurt anzulegen und nicht nur beispielsweise (je nach Wahrscheinlichkeit eines Unfalls) einmal im Jahr. Und wenn die Gefahr, aufgrund eines Unfalls mit einem Pkw in ein Gewässer zu geraten, extrem unwahrscheinlich – wenn auch nicht ausgeschlossen – ist, so machte es keinen Sinn, bei einer Fahrt alle zehn Jahre eine Schwimmweste anzulegen, um der Gefahr für die folgenden zehn Jahre zu begegnen. Der letztgenannte Fall liegt hier vor: Die Gefahr eines derartigen Schadenseintritts ist so gering, dass es dem Verkehrssicherungspflichtigen schlichtweg nicht zumutbar ist, dafür Vorkehrungen im Sinne einer Untersuchungspflicht zu treffen.

[Selbst wenn man fälschlich eine unbedingte Untersuchungspflicht annähme und das Zeitintervall nach der Wahrscheinlichkeit des Auftretens bemessen wollte, käme man hier nach Auffassung des Gerichts zu einem Intervall von weit über zehn Jahren: Der Unterfertigte ist seit mehr als sieben Jahren als einziger Schifffahrtsrichter für die gesamte schiffbare Donau im Gebiet der Bundesrepublik Deutschland zuständig und es handelt sich hier um den einzig bekannt gewordenen Fall eines solchen Hindernisses; rechnete man dies um auf die im Verhältnis zur betrachteten Wasserfläche (gesamtes Donaufahrwasser) überaus geringe Fläche der Streithelferin zu 1 (keine 400 m Uferlänge), ergäbe sich ein extrem langes Zeitintervall, welches seit Abschluss des Pachtvertrags im Jahr 2007 am Unfalltag noch nicht abgelaufen wäre.]

Die Streithelferin zu 1 traf somit gar keine Pflicht, anlasslos nach gefährlichen, ins Wasser gefallenem Gegenständen zu suchen.

b) Selbst wenn man dies – wie nicht – anders sehen wollte und eine Verletzung einer Verkehrssicherungspflicht annehmen wollte, so ist der Nachweis der Schadenskausalität nicht geführt. Ein Schadensersatzanspruch bestünde nämlich nur, wenn der Schaden auch auf der Verletzung der Verkehrssicherungspflicht beruht, wenn also bei gehöriger Erfüllung der Verkehrssicherungspflicht das Schadensereignis nicht eingetreten wäre.

aa) Diese haftungsbegründende Kausalität ist vom Anspruchsteller vorzutragen und zu beweisen (BGH, Urteil vom

04.03.2004, Az.: III ZR 225/03 [juris, Rz. 9]). Der dort vom BGH entschiedene Fall ähnelt dem vorliegenden: Es war ein Schaden durch einen abgebrochenen Ast eines Straßenbaums entstanden, welchen der Verkehrssicherungspflichtige nicht im geschuldeten Zeitintervall kontrolliert hatte. Der BGH (a. a. O.) hat darauf abgestellt, dass der Anspruchsteller den Nachweis zu führen hätte, dass der gefährdrohende Zustand bei einer (hypothetischen) Überwachungsmaßnahme entdeckt worden wäre. Der Anspruchsteller muss also beweisen, dass bereits zu dem Zeitpunkt, zu dem eine Kontrolle hätte stattfinden müssen, der gefährliche Zustand erkennbar gewesen wäre.

Auf den streitgegenständlichen Fall übertragen bedeutet dies, dass die Klagepartei nachweisen müsste, dass sich der Betonbrocken bereits zu dem Zeitpunkt, zu dem eine Kontrolle hätte stattfinden müssen (wenn man – wie nicht – eine anlasslose Untersuchungspflicht auf derartige Hindernisse annehmen wollte), erkennbar im verkehrssicherungspflichtigen Bereich befunden hätte. Einen solchen Beweis hat die Klagepartei nicht geführt. Soweit die Klagepartei beantragt hat, der Streithelferin zu 2 aufzugeben, alle Peildaten für den Bereich aus der Zeit vor dem Ereignis vorzulegen, so handelt es sich offensichtlich um einen unzulässigen Ausforschungsbewisantrag. Ganz abgesehen davon liegen die Voraussetzungen für eine Anordnung der Urkundenvorlage nicht vor, denn die Streithelferin hat sich nicht auf die Urkunde bezogen (§ 423 ZPO) und eine Herausgabe- oder Vorlegungspflicht aus bürgerlichem Recht besteht ebenso wenig (§ 422 ZPO).

bb) Entgegen der Auffassung der Klagepartei besteht insoweit bei den hier in Rede stehenden Untersuchungspflichten kein Beweis des ersten Anscheins für diese Kausalität.

Regelmäßig kommt der Anscheinsbeweis als Erleichterung der Kausalitätsfeststellung zwischen Verletzungshandlung und Erfolg dann zum Tragen, wenn das Schadensereignis nach allgemeiner Lebenserfahrung die typische kausale Folge der konkreten Pflichtverletzung ist und andere Ursachen nach allgemeiner Lebenserfahrung fernliegen.

Dies ist bei Kontrollpflichten (die hier von der Klagepartei angenommen wird) gerade nicht der Fall: Wollte man (wie nicht) eine anlasslose Kontrollpflicht einmal pro Jahr annehmen, so müsste man einen Erfahrungssatz aufstellen können-. »Wenn sich ein Betonbrocken im Flussbett befindet, so befindet er sich dort nach allgemeiner Lebenserfahrung stets über ein Jahr. – Dies ist selbstverständlich Unsinn,

denn er könnte genauso gut am Tag vor dem Unfallereignis ins Wasser gefallen sein. Daher kann mangels eines entsprechenden Erfahrungssatz kein Anscheinsbeweis dafür angenommen werden, dass der Brocken im Zeitpunkt der Pflichtverletzung (Unterlassen der Kontrolle) bereits an Ort und Stelle war und somit entdeckt worden wäre.

Bestünde die Verkehrssicherungspflicht also nicht darin, den Eintritt der Gefahrensituation zu verhindern, sondern lediglich darin, in bestimmten Zeitabständen zu kontrollieren und zwischenzeitlich aufgetretene Gefahren zu beseitigen, so verbietet sich ein Schluss vom Schadenseintritt auf die Kausalität der Pflichtverletzung und somit die Annahme eines Anscheinsbeweises (so auch OLG Düsseldorf, Urteil vom 10.05.2017, Az.: 21 U 201/15 [juris, Rz. 52]).

Die von der Klagepartei zitierten Urteile betreffen dagegen gänzlich andere Fälle (1.) Der Fall aus dem Urteil vom 14.12.1993 (BGH, Az.: VIZR 271/92 [juris]) betraf eine Verkehrssicherungspflichtverletzung durch Schaffung eines gefährlichen Zustands, nicht durch unterlassene Kontrolle: Es wurde eine Treppe dergestalt behandelt, dass eine »übermäßige Glätte durch die Bodenpflege« aufgetreten ist. Dagegen stand eine Verletzung von Kontroll- oder Überwachungspflichten nicht im Raum. Der BGH (a. a. O., Rz. 7) hält deswegen »die Anwendung des Anscheinsbeweises auch bei der Verletzung von Verkehrssicherungspflichtverletzungen [für] geboten, die wie Schutzgesetze und Unfallverhütungsvorschriften durch genaue Verhaltensanweisungen typischen Gefährdungen entgegenwirken sollen. Die Kontrollpflicht, die eine längst eingetretene Gefahrenlage lediglich nach einiger Zeit aufdecken soll, fällt ersichtlich nicht darunter, weil sie dem Eintritt eines gefährlichen Zustands – anders als Unfallverhütungsvorschriften – gar nicht entgegenwirkt. Nachdem der BGH den Anscheinsbeweis richtigerweise nur für bestimmte Verkehrssicherungspflichtverletzungen anwendet, macht er deutlich, dass es sich dabei um eine Ausnahme handelt und nicht um die allgemeine Regel, auch wenn selbstverständlich jede Verkehrssicherungspflicht »typischen Gefährdungen« entgegenwirken soll.

Im Übrigen macht der BGH in diesem Urteil ebenfalls deutlich, dass die Grundvoraussetzung für die Anwendung des Anscheinsbeweises ist, dass die Möglichkeit eines anderen Geschehensablaufs nicht ernsthaft in Betracht kommen kann (a. a. O., Rz. 9). – Im streitgegenständlichen Fall kommt es aber ohne weiteres in Betracht, dass der Betonbrocken nur einige Wo-

chen vor dem Unfallereignis in die Donau gelangt ist.

(2.) Der Fall aus dem Urteil vom 03.06.2008 (BGH, Az.: VI ZR 223/07 [juris]) betraf ebenfalls keine Kontrollpflicht, sondern einen unterlassenen Gefahrhinweis auf die Gefährlichkeit von Saltsprüngen durch Ungeübte auf einer Trampolinanlage in Verbindung mit Empfehlungen zum Verhalten bei Salti, die den Anschein erweckten, diese stellten eine übliche Nutzung auch für Ungeübte dar. Der BGH hat in diesem Fall die aus dem Arzt- und Anwaltshaftungsrecht bekannte Annahme beratungsgerechten Verhaltens übernommen und auf dieser Grundlage den Anscheinsbeweis konstruiert, dass eine ungeübte Person auf einer Geburtstagsfeier in einem Indoor-Spielplatz vom Versuch eines Saltos abgesehen hätte, wenn eine Warnung erfolgt wäre, dass es bei nicht korrekt bewältigten Salti ohne Schutzvorkehrungen wie Gurten o. ä. zu Genickbrüchen kommen kann.

Die eine allgemeine Lebenserfahrung bildende Annahme hinweis- bzw. beratungsgerechten Verhaltens hat mit dem hier streitgegenständlichen Fall nichts zu tun und kann daher die Annahme eines Anscheinsbeweises im hier zu entscheidenden Fall nicht rechtfertigen.

(3) Dem letzten von der Klagepartei zitierten Urteil (BGH, Urteil vom 23.11.2017, Az.: III ZR 60/16 [juris]) lag zwar die Verletzung einer »Überwachungs- und ... darauf aufbauende Rettungspflicht« zugrunde, allerdings nicht in der Form einer Verkehrssicherungspflicht. Vielmehr ging es in dem Urteil darum, dass Bademeister den Badebetrieb dergestalt zu überwachen haben, dass sie erkennen, wenn ein Badegast Probleme bekommt, und eingreifen können, bevor ein Schaden eintritt. Es ging somit um die Pflicht zur kontinuierlichen Überwachung, die bei ordnungsgemäßer Erfüllung gar keinen Raum für einen Schadenseintritt gelassen hätte. – Im hier streitgegenständlichen Fall geht es aber keineswegs um die kontinuierliche Überwachung der Wasserfläche mit sofortigem Eingreifen (denn dann müsste die Streithelferin zu 1 einem Bademeister gleich rund um die Uhr überwachen, dass keine Gegenstände ins Wasser gelangen). Wenn überhaupt kann von der Verkehrssicherungspflichtigen für die Wasserfläche der Donau nur eine stichprobenhafte Kontrolle, nicht aber eine kontinuierliche, lückenlose Kontrolle verlangt werden. Eine bloß stichprobenhafte Kontrolle zu bestimmten Zeiten vermag allerdings einen Schadenseintritt (selbst bei ordnungsgemäßer Erfüllung) nicht auszuschließen. Insofern ist der streitgegenständliche Fall nicht mit dem vom BGH entschiedenen Fall vergleichbar.

cc) Da für einen Anscheinsbeweis also

kein Raum ist, wäre die Klagepartei auch für die Kausalität einer etwaigen Verkehrssicherungspflichtverletzung beweisfällig geblieben.

4. Wenn eine Verkehrssicherungspflichtverletzung der Hafенbetreiberin nicht anzunehmen ist, kann der Beklagten auch nicht die schuldhafte Bezeichnung eines unsicheren Ladeplatzes angelastet werden.

Die Klage war daher in jedem Fall als unbegründet abzuweisen.

II. Die Kostenentscheidung beruht auf §§ 91, 100 Abs. 2, 101 Abs. 1 ZPO, der Ausspruch zur vorläufigen Vollstreckbarkeit auf § 709 ZPO.

Beschluss

Der Streitwert wird auf 38.947,05 € festgesetzt (8.034,48 € Leistungsantrag der Klägerin zu 1 + 29.912,57 € Leistungsantrag der Klägerin zu 2 + 1.000,00 € Feststellungsantrag der Klägerin zu 1).