

Verkehrssicherungspflicht in Binnenhäfen
Technische Hinweise für die Überwachung der Hafengewässer
 - Empfehlung -

1 Vorbemerkungen

Die Hafengewässer in Binnenhäfen bedürfen einer regelmäßigen Überwachung und Überprüfung, um einen ordnungsgemäßen und reibungslosen Schifffahrtsbetrieb zu gewährleisten. Unter rechtlichen Gesichtspunkten wird dies als „Verkehrssicherungspflicht“ bezeichnet und umfasst eine Vielzahl von Pflichten aus verschiedenen Bereichen. Nach einhelliger Rechtsprechung kann die Verkehrssicherungspflicht nie pauschal betrachtet, sondern muss immer auf den Einzelfall bezogen beurteilt werden. Insofern kann diese Empfehlung nur eine unvollständige Aufzählung von für einen Hafen einschlägigen Beispielen liefern und technische Hinweise ohne rechtliche Bewertung geben.

Die nachstehenden Empfehlungen zeigen Maßnahmen auf, die der Herstellung/Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit des Hafengewässers dienen.

Soweit die Vorschriften der örtlich angrenzenden Wasserstraße über die jeweilige Hafenordnung nicht bereits unmittelbar zur Anwendung kommen, empfiehlt es sich, diese Vorschriften auch auf die Binnenhäfen analog anzuwenden, zumindest aber von ihnen nicht unbegründet abzuweichen.

2 Gesetze, Vorschriften, Regelwerke, die je nach örtlicher Gegebenheit zur Anwendung kommen können

- 2.1 Hafen(ver)ordnung
- 2.2 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) und Landeswassergesetze
- 2.3 Bundeswasserstraßengesetz (WaStrG)
- 2.4 Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung (BinSchStrO)
Rheinschifffahrtspolizeiverordnung (RheinSchP)
Moselschifffahrtspolizeiverordnung (MoselSchPV)
Donauschifffahrtspolizeiverordnung (DonauSchPV)
- 2.5 Ergänzend: Erlasse des Bundesministers für Verkehr, z.B. Richtlinien zur Verkehrssicherung auf den Bundeswasserstraßen

3 Schrifttum und Rechtsprechung (beispielhaft)

- Palandt: Bürgerliches Gesetzbuch, Kommentar
- Verkehrssicherungspflichtverletzung für einen Rheinhafen, wenn Hafensohle nur einmal jährlich auf unbekannt gebliebene Hindernisse abgesucht wird (zumindest für Schrottladepätze)
ZK vom 17.06.1993 – 285 Z 11/93

- Die Verkehrssicherungspflicht darf nicht als Pflicht zur völligen Gefahrloshaltung der Verkehrswege missverstanden werden
OLG Karlsruhe vom 15.04.1997 U 5/96 BSch; ZfB 1997 S. 41
- Keine Verkehrssicherungspflichtverletzung bei turnusmäßiger Untersuchung der Hafensohle mit Echoloten
ZfB 90, 66 (1281) OLG Karlsruhe U 5/87 – BSch vom 28.03.1989

4 Grundsatz der Verkehrssicherungspflicht

Der Betreiber des Hafens hat zur Erfüllung der ihm obliegenden Verkehrssicherungspflicht im Rahmen des wirtschaftlich Zumutbaren dafür Sorge zu tragen, dass sich Hafensohle, Ufer sowie Schifffahrtszeichen in einem Zustand befinden, der eine sichere und ungestörte Abwicklung des Verkehrs mit den zugelassenen Schiffen und sonstigen schwimmenden Anlagen unter den für den Hafen bekannt gegebenen Voraussetzungen ermöglicht.

5 Zuständigkeiten

Die Verkehrssicherungspflicht für das Hafengewässer obliegt im Allgemeinen dem jeweiligen Hafentreiber. Außerdem obliegt ihm die Verkehrssicherungspflicht für Zufahrten zu seinem Hafengewässer. Einzelheiten der Abgrenzung in diesem Bereich sind in Verordnungen, Genehmigungen oder Verträgen festgelegt. Anderenfalls sind sie mit der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung zu klären.

6 Erforderliche Vorkehrungen

6.1 Schifffahrtszeichen

Die für die Sicherung des Verkehrs im Hafengewässer erforderlichen Schifffahrtszeichen sollen den für die angrenzende Wasserstraße gültigen schifffahrtspolizeilichen Vorschriften entsprechen.

Sie sind rechtzeitig und vorschriftsmäßig anzubringen oder auszulegen, regelmäßig auf Lage, Vorhandensein und Brauchbarkeit zu überwachen sowie zu gegebener Zeit wieder zu entfernen.

Falls die Kennzeichnungspflicht einem Dritten obliegt, ist ihre Erfüllung zu überwachen. Für die Behebung von Mängeln der Kennzeichnung ist umgehend Sorge zu tragen.

Zur eindeutigen Lagebezeichnung empfiehlt sich bei größeren Häfen eine gut sichtbare Kilometrierung an den Ufern.

6.2 Zustandsprüfung von Hafensohle und Unterwasserböschung

6.2.1 Regelmäßige Überprüfung

Die Solltiefe des Hafengewässers ist in Anpassung an die angrenzende Wasserstraße festzulegen und der Schifffahrt bekannt zu geben.

Die Hafensohle soll zweimal jährlich auf etwaige Untiefen (Fehltiefen) überprüft werden. Von dieser Regelung kann abgewichen werden, wenn eine ständige Übertiefe von mehr als 1 m vorhanden ist oder die Gefahr nennenswerter Ablagerungen nicht besteht.

Ist infolge von Hochwasser, Eisversetzungen, Unfällen, Bauarbeiten oder ähnlichen Vorkommnissen eine wesentliche Veränderung der Hafensohle zu erwarten, so sind an den in Frage kommenden Stellen zusätzliche Überprüfungen erforderlich.

Besonders gefährdete Bereiche sind in kürzeren Abständen zu überprüfen. Dabei kann es sich z.B. um Hafeneinfahrten an geschiefbeführenden Wasserstraßen, um Bereiche in der Nähe von Einleitungen, die zu Ablagerungen neigen, oder um Bereiche an Dükerkreuzungen und Brückenwiderlagern, die kolkgefährdet sind, handeln.

Die regelmäßigen Überprüfungen sollen in Häfen an Flüssen möglichst nach Ablauf des Frühjahrshochwassers und vor dem Eintritt niedriger Wasserstände erfolgen.

6.2.2 Geräte und Durchführung

Zur regelmäßigen Überprüfung der Hafensohle werden im Allgemeinen Echographen oder Echolote eingesetzt. In einzelnen Häfen kann auch die Verwendung von Peilstangen oder Peilrahmen zweckmäßig sein. Soweit Häfen nicht über geeignetes Gerät verfügen, wird empfohlen, entweder durch das örtlich zuständige Wasser- und Schifffahrtsamt die regelmäßige Peilung der Hafensohle anlässlich einer Wasserstraßenpeilung durchführen zu lassen oder ein Unternehmen zu beauftragen, das über die erforderlichen Geräte verfügt. Die Peilung ist durch einen sachkundigen und verantwortlichen Vertreter des Hafenbetreibers zu überwachen. Bei der Überprüfung der Hafensohle sollen, soweit keine Flächenpeilungen erfolgen, die seitlichen Abstände der Linienpeilungen 20 m nicht überschreiten. Häfen, die über eigene Boote verfügen, können diese mit Kleinechographen ausstatten. Echolote liefern zwar keine Auftragungen, zeigen aber ausreichend zuverlässig die vorhandene Wassertiefe an und eignen sich insbesondere auch für zusätzliche Kontrollen.

Böschungen über Wasser sind bei möglichst niedrigen Wasserständen auf Schäden zu untersuchen. Unterwasserböschungen können mit Geräten nicht zuverlässig überprüft werden. Sie sind daher bei jedem Niedrigwasser im Rahmen des Möglichen durch Augenschein auf Profilveränderungen zu untersuchen.

6.3 Überprüfung der Hafensohle auf Schifffahrtshindernisse

6.3.1 Regelmäßige Überprüfung

Die Sicherheit des Verkehrs in den Häfen erfordert neben der Überwachung der Solltiefe eine allgemeine Überprüfung der Hafensohle auf unerkannt gebliebene Gegenstände, die die Schifffahrt gefährden könnten. Hierfür ist im Allgemeinen ein jährlich zweimaliges Absuchen der Sohle im Rahmen des Gebotenen und Zumutbaren ausreichend.

6.3.2 Geräte und Durchführung

Gelegentlich der unter Ziffer 6.2.2 aufgeführten Linienpeilung mit Echoloten sind unerkannt gebliebene Schifffahrtshindernisse nur zufällig festzustellen. Für eine großflächige Hindernissuche kommen folgende Geräte in Frage:

- Schleppkette zwischen zwei Booten
- Suchanker (Wolf)
Suchanker mit bis zu sechs spitz zulaufenden Armen werden, entweder einzeln an einer Kette

hängend oder zu mehreren an einer Balkenkonstruktion befestigt, von einem Boot über die Hafensohle gezogen.

- Peilrahmen
- Flächenechograph
Hiermit kann die Hafensohle bei genügend dichter Anordnung der Echolote gut überwacht werden. Die Auswertung der gelieferten graphischen Raster setzt allerdings erhebliche Erfahrung voraus und kann daher nur von geübten Fachleuten durchgeführt werden. Mit diesem Verfahren können gleichzeitig die Überprüfungen nach Ziffer 6.2.1 abgedeckt werden.

Die Art des jeweils einzusetzenden Mittels wird durch die örtlichen Gegebenheiten bestimmt und muss deshalb der Wahl des verkehrssicherungspflichtigen Hafenbetreibers überlassen bleiben und zumutbar sein.

6.4 Meldung und Kennzeichnung von Schifffahrtshindernissen

Festgestellte Schifffahrtshindernisse sind unverzüglich dem für die Wahrnehmung der Verkehrssicherungspflicht verantwortlichen Mitarbeiter des Hafenbetreibers zu melden. Dieser hat dafür Sorge zu tragen, dass die genaue Lage der Hindernisse ermittelt wird, diese nach den einschlägigen Vorschriften gekennzeichnet und die zuständigen Behörden sowie nötigenfalls die Schifffahrt verständigt werden. Die Hindernisse sind sobald als möglich zu beseitigen. Der Betreiber des Hafens soll Bojen vorhalten, um jederzeit eine Kennzeichnung von Hindernissen vornehmen zu können.

6.5 Suche gemeldeter Schifffahrtshindernisse

Die Suche nach Hindernissen, deren Lage dem Hafenbetreiber mitgeteilt worden ist, wird häufig dadurch erschwert, dass die Hinweise ungenau sind. Außerdem besteht die Gefahr, dass Hindernisse schon nach kurzer Zeit verschleppt werden. Die Suche ist daher beidseitig der angegebenen oder vermuteten Stelle über wenigstens 100 m in der Länge und 50 m in der Breite der Wasserfläche durchzuführen. Wird das Hindernis nicht bei der ersten Suche gefunden, so ist sie in der bezeichneten Fläche noch zweimal in zeitlichen Abständen durchzuführen. Gegebenenfalls sollte überprüft werden, ob ein anderes Suchverfahren Erfolg versprechender ist.

Bei Ankerverlusten sind die Ortsangaben meist dann ungenau, wenn der Anker beim Schleifenlassen auf der Hafensohle verloren ging. In diesem Fall ist über eine entsprechend längere Strecke, die über den angegebenen Ort des Verlusts beidseitig deutlich hinausreicht, zu suchen.

Über die Verfahren nach Ziffer 6.3.2 hinaus können Hindernisse noch wie folgt gezielt gesucht werden:

- Einsatz eines Tauchers;
- Bestreichen der Hafensohle mit einem Unterwassermagneten;
- Absuche mit der Peilstange.

6.6 Beseitigung von Schifffahrtshindernissen

Die Beseitigung eines Schifffahrtshindernisses obliegt grundsätzlich dem Verursacher, der auch alle Kosten hierfür zu tragen hat. Kann der Verursacher jedoch nicht rechtzeitig festgestellt werden oder ist er nicht in der Lage bzw. nicht gewillt, das Hindernis zu beseitigen, so muss der Betreiber des Hafens

selbst die Beseitigung vornehmen oder zumindest geeignete Sicherungsmaßnahmen für die Schifffahrt veranlassen (Sperrung des betroffenen Bereichs, Kenntlichmachung durch Bojen, ...). Einer späteren Klärung der Verpflichtung zur Kostentragung wird dadurch nicht vorgegriffen.

7 Aufzeichnungen

Maßnahmen zur Verkehrssicherung sind aktenkundig zu machen und zu Beweissicherungszwecken mindestens 5 Jahre aufzubewahren.

Verabschiedet in Braunschweig am 14. Dezember 1961

1. Änderung in Braunschweig am 13. März 1975

2. Änderung in Frankfurt am 25. Oktober 1978

3. Änderung verabschiedet in Magdeburg am 30.06.2000