

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 165/64

URTEIL

Verkündet am
27. Februar 1967
Heil,
Justizobersekretär
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der Bundesrepublik Deutschland, Wasser- und Schifffahrtsverwaltung, vertreten durch die Wasser- und Schifffahrtsdirektion M[redacted]/We[redacted] in M[redacted], Ch[redacted],

Beklagte und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [redacted]

gegen

die Fa. M. St[redacted], Lagerhausgesellschaft oHG, Ma[redacted], vertreten durch ihre persönlich haftenden Gesellschafter, nämlich die Bergwerksgesellschaft Hi[redacted] AG in H[redacted], diese vertreten durch ihren Vorstand, bestehend aus den Herren Dr. Ing. Hans Werner v. De[redacted], Karl Heinz Ha[redacted], Bernhard J[redacted], Dr. Dr. Ermbrecht Ri[redacted], Dr. Walter Sch[redacted]-[redacted], Walter T[redacted] ebendort, sowie die M. St[redacted] Kohlenhandels-gesellschaft mbH in Ma[redacted], vertreten durch ihre Geschäftsführer Fritz Becker und Alfred Su[redacted] daselbst,

Klägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [redacted] - .

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 27. Februar 1967 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Dr. Fischer und der Bundesrichter Dr. Nörr, Liesecke, Fleck und Stimpel

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Beklagten werden die Urteile des Schiffahrtsobergerichts Hamm vom 14. Juli 1964 und des Schiffahrtsgerichts Dortmund vom 1. Februar 1963 aufgehoben.

Die Klage wird abgewiesen.

Der Klägerin werden die Kosten des Rechtsstreits auferlegt.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Klägerin ist Eignerin des Schleppkahns "St[REDACTED]". Der Kahn fuhr am 20. Januar 1961 mit Brechkoks beladen bei 1.98 m Tiefgang auf dem Rh[REDACTED]-H[REDACTED]-Kanal zu Tal, und zwar als letzter von 5 Kähnen in einem Schleppzug. Bei km [REDACTED].7, etwa 50 m unterhalb der Autobahnbrücke bei Hen[REDACTED], stieß er beinahe in der Mitte des Fahrwassers unter der Wasseroberfläche an einen Gegenstand und schlug leck. An der Havariestelle wurde unmittelbar nach dem Unfall ein Eisenträger geborgen, dessen Maße seinerzeit wie folgt festgelegt wurden: 4,35 m Länge, 45 cm Steghöhe, 20 cm Flanschbreite und etwa 10 Zentner Gewicht. Der Träger war teilweise mit Muscheln besetzt. Die Parteien sind sich einig darüber, daß er die Havarie verursacht hat.

Die zugelassene Tauchtiefe betrug 2,50 m, die Wassertiefe an der Havariestelle mindestens 3,30 m. Die Beklagte ist Eigentümerin und Verwalterin des Kanals. Die Autobahnbrücke über den Kanal war im April 1945 gesprengt und bis 1952 wieder aufgebaut worden. Anschließend wurde der Kanal, der nach dem Kriege an dieser Stelle nur einseitig befahrbar gewesen war, wieder in voller Breite dem Verkehr übergeben.

Die Klägerin hat behauptet, der Eisenträger stamme von der gesprengten Autobahnbrücke. Daraus, daß er mit Muscheln bewachsen war, hat sie gefolgert, er müsse schon längere Zeit freigespült auf der Kanalsohle gelegen haben. Sie hat behauptet, die Beklagte habe es schuldhaft unterlassen, wenigstens die größeren von der Sprengung herrührenden Trümmerstücke, und zwar auch die unterhalb der Tauchtiefe liegenden, zu beseitigen, obwohl die Beseitigung der Beklagten in den seit der Sprengung vergangenen 16 Jahren technisch möglich und zumutbar gewesen sei. Infolge dieser Unterlassung sei es zu der Havarie gekommen. Sie beziffert ihren mit der Klage geltend gemachten Schaden auf 32.277,93 DM.

Die Beklagte hat bestritten, für die Beseitigung der Brückentrümmer nicht gesorgt zu haben, und hat vorgetragen: Es stehe nicht fest, daß der Eisenträger von der Brücke stamme oder bereits durch die Sprengung an die Unfallstelle gelangt sei. Gemäß Verfügung des Oberpräsidenten von M. sei 1945 der ganze, damals fast leere Kanal auf Schäden und Hindernisse abgesucht worden. Allerdings seien wegen der Nachkriegsverhältnisse Unterlagen über die damaligen Räumungen nicht vorhanden. Im Jahre 1952, nach dem Wiederaufbau der Autobahnbrücke, habe man die Kanalsohle nochmals von einem Taucher mit negativem Ergebnis absuchen lassen. Damals sei auch das Kanalprofil unter der Brücke ausgebaggert worden. Die Baggerarbeiten hätten sich außerdem 50 m beiderseits der Brücke auf



der rechten Seite entlang der Spundwand erstreckt, die damals zum Leitwerk einer Behelfsbrücke gehört habe, welche vor dem Wiederaufbau der Autobahnbrücke in Betrieb gewesen sei. Am 3./4. Mai und am 5./6. Dezember 1960 sei der Kanal an der Havariestelle mit einem auf 3.20 m Tiefe eingestellten Peilrahmen abgefahren worden. Dabei habe man Hindernisse bis zu dieser Tiefe nicht entdeckt. Auch bei einer Echolotquerpeilung durch das Meßschiff "Her[REDACTED]" am 12./13. Oktober 1960 sei im Bereich der Havariestelle kein Hindernis registriert worden.

Das Schiffsgerichtsgericht hat den Schadensersatzanspruch der Klägerin dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Die Berufung der Beklagten ist ohne Erfolg geblieben. Mit der Revision, um deren Zurückweisung die Klägerin bittet, will die Beklagte die Abweisung der Klage erreichen.

Entscheidungsgründe:

I. Das Berufungsgericht führt aus: Die Havariestelle liege innerhalb des Auswirkungsbereichs der Sprengung der alten Autobahnbrücke. Der Eisenträger, auf den der Kahn aufgelaufen sei, sei ein Teil einer Regenrinne der im Jahre 1945 gesprengten Brücke und habe schon seit der Sprengung auf dem Kanalgrund gelegen. Zwar sei im Sommer und Herbst 1945 der leere Kanal durch britische Pioniere und durch Bedienstete der Wasser- und Schiffsverkehrsverwaltung von Trümmern geräumt worden. Damals habe sich aber etwa in der Mitte des Kanals eine Wasserrinne mit einer Tiefe bis zu 40 oder 50 cm befunden. "Flach in dieser Rinne liegend wäre der Eisenträger nicht ohne weiteres sichtbar gewesen." Keiner der Zeugen habe bestätigt, daß auch in der Wasserrinne gründlich nach Trümmern geforscht worden sei. Infolge durchhängender Schlepptrossen oder Anker sei der Träger wohl zum Schiffsverkehrshindernis gewor-

den. Im Jahre 1952 nach dem Wiederaufbau der Brücke hätte die WSD vor der Freigabe des zweischiffigen Verkehrs eine Abschlußkontrolle der Kanalsohle im gesamten Bereich der Sprengwirkung anordnen müssen, da sie keine zuverlässigen Unterlagen und Informationen über den Umfang der 1945 durchgeführten Räumung besessen habe. Hätte sie ihre Bediensteten nach dem Umfang der Räumung von 1945 befragt, so wäre auch die Wasserrinne zur Sprache gekommen und es hätte der Anlaß zu der Frage bestanden, ob diese Rinne 1945 auf Trümmer untersucht worden sei. Die von der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung im Jahre 1952 durch Taucher und Greifbagger vorgenommene Abschlußkontrolle habe sich nur auf das Kanalbett in nächsten Brückenbereich bis 20 m vor der Unfallstelle erstreckt. Durch tastendes Absuchen Meter für Meter, wie es in jenem Bereich geschehen sei, würde der Taucher an der Havariestelle den Eisenträger entdeckt haben, denn der Träger habe nicht unter einer tiefen, unzugänglichen Schlammschicht versteckt sein können, da der Kanalgrund aus einer festen Mergelschicht bestehe, auf der sich normalerweise kein Schlamm ablagere. Das Absuchen mit Peilrahmen, die Echolotpeilungen und die Bearbeitung mit Eimerbagger seien unzureichend gewesen, da bei der Tiefeneinstellung dieser Geräte die Kanalsohle an der Unfallstelle nicht habe erreicht werden können. Die Haftung der Beklagten sei aus Organisations-Verschulden der Wasser- und Schifffahrtsdirektion begründet.

II. Das Berufungsurteil hält, wie die Revision zutreffend rügt, der rechtlichen Nachprüfung nicht stand.

Das Berufungsgericht nimmt nicht an, daß die Beklagte in der Zeit nach 1952 bis zum Unfall gegen ihre Verkehrssicherungspflicht verstoßen habe; vielmehr geht es davon aus, daß die Beklagte Anfang Dezember 1960, also etwa 1 1/2 Monate vor der Havarie, an der Unfallstelle sorgfältig gepeilt habe, ohne

ein Hindernis zu entdecken; der Eisenträger sei daher erst kurz vor dem Unfall in die gefährliche Lage gebracht worden.

Der Ansicht im angefochtenen Urteil, die Beklagte habe im Jahre 1952 ihre Sorgfaltspflicht verletzt, weil sie damals die Abschlußkontrolle der Kanalsohle nicht auf den gesamten Bereich der Sprengwirkung angeordnet habe, kann nicht zugestimmt werden. Die Trümmer der gesprengten Brücke sind im Jahre 1945 beseitigt worden. 1952 bestand kein Anlaß zu einer nochmaligen Kontrolle, da es sich damals nur darum gehandelt hat, die für die Freigabe des Kanalabschnitts zum zweischiffigen Verkehr erforderlichen Maßnahmen zu treffen, insbesondere das im Kanalbett für den einschiffigen Verkehr eingebaute Leitwerk nebst seinen Pfählen zu beseitigen. Dazu bedurfte es nicht der Kontrolle der Kanalsohle bis zur Unfallstelle. Mangels irgendwelcher konkreter Anhaltspunkte bestand für die Behörde im Jahre 1952 kein Anlaß, die Frage, ob die Brückentrümmer im Jahre 1945 im Bereich der ganzen Sprengwirkung ordnungsgemäß beseitigt worden seien, erneut zu prüfen. Einen solchen Anlaß bildete auch nicht die Tatsache, daß wegen der Nachkriegsverhältnisse (Besatzungszeit) schriftliche Unterlagen über die Durchführung der vom Oberpräsidenten in M. im Jahre 1945 angeordneten Kanaluntersuchung nicht mehr vorhanden waren. Da inzwischen 7 Jahre vergangen waren, konnte die Behörde davon ausgehen, daß die Trümmerbeseitigung ordnungsgemäß vorgenommen worden war; sie konnte sich in diesem Zeitpunkt und in der Folgezeit darauf beschränken, das Kanalbett durch auf Solltiefe eingestellte Bagger oder entsprechende Peilungen zu überprüfen (vgl. BGH VersR 1963, 551). Es ist auch eine unzulässige rückschauende Betrachtung, wenn das Berufungsgericht meint, bei eingehender Befragung ihrer Bediensteten wäre die Sprache auf die Wasserrinne gekommen und die Frage aufgetaucht, ob diese gründlich auf Trümmer untersucht worden sei. Wenn das Berufungsgericht dabei auf

das Ergebnis seiner eigenen Zeugenvernehmung hinweist (bei der im übrigen ausweislich der Protokolle die Zeugen nicht ausdrücklich darüber befragt wurden, ob und auf welche Weise die Wasserrinne abgesucht worden ist), so übersieht es, daß hierzu wegen der Havarie ein klarer Anlaß bestand. Im Jahre 1952 dagegen lag es durchaus nicht nahe, daß die Sprache auf die Wasserrinne gekommen wäre und die Möglichkeit erörtert worden wäre, ob in der Rinne ein solcher Eisenträger infolge der Sprengung gerade so zu liegen gekommen sein konnte, daß er nicht aus der Rinne seitlich und der Höhe nach hinausragte.

Zugunsten der Klägerin mag unterstellt werden, daß im Jahre 1945 die Bediensteten der Wasser- und Schiffahrtsverwaltung die Wasserrinne pflichtwidrig nicht abgesucht haben und daß die Beklagte für diese Versäumnisse haftet. Auch dann ist die Klage nicht begründet, da nicht feststeht, daß durch eine solche pflichtwidrige Unterlassung der Beklagten der Schaden verursacht worden ist. Der entscheidende, oben unter I wörtlich wiedergegebene Satz des angefochtenen Urteils enthält keine Feststellung darüber, daß der Eisenträger 1945 tatsächlich flach der Länge nach in der Wasserrinne des ausgelaufenen Kanals gelegen habe. Er besagt vielmehr, daß der Träger dann nicht sichtbar gewesen wäre, wenn er so in dieser Rinne gelegen hätte. Damit ist nur gesagt, daß die Möglichkeit einer solchen zufälligen und außergewöhnlichen Lage bestand. Das genügt nicht für eine Haftung der Beklagten. Die Lage des bei gründlichem Absuchen auffindbaren Eisenträgers in der Wasserrinne, deren Breite nicht einmal festgestellt ist, gehört zu den haftungsbegründenden Tatsachen; denn das Berufungsgericht wirft der Beklagten lediglich vor, sie habe die Wasserrinne nicht gründlich absuchen lassen; dieser Vorwurf kann aber nur dann zu einer Schadensersatzpflicht der Beklagten führen, wenn sich der Eisenträger dort befunden hat. Dafür ist die Klägerin nach § 286 ZPO voll beweispflichtig. Diesen Beweis

hat sie nicht geführt. Es ist nicht auszuschließen, daß sich der 10 Zentner schwere Träger, der durch die Sprengung 50 m weit geschleudert worden ist, so tief in das Kanalbett hineingebohrt hat, daß er nicht sichtbar war oder im Zusammenhang mit späteren Ereignissen so verdeckt worden ist, daß er damals beim Absuchen nicht mehr entdeckt werden konnte. Da die Lage des Trägers für das Jahr 1945 nicht festgestellt werden kann, fehlt es an einer genügenden tatsächlichen Grundlage für die Feststellung, daß die Beklagte damals infolge ihres Verschuldens den Träger nicht entdeckt hat.

III. Hiernach war zu erkennen wie geschehen.

Die Kostenentscheidung stützt sich auf § 91 ZPO.

Dr.Fischer

Dr.Nörr

Liesecke

Fleck

Stimpel