

Nachschlagewerk: ja
BGHZ: nein

BGB § 249 Ba

- a) Der Grundsatz, daß der Geschädigte beweisen müsse, das schädigende Handeln oder Unterlassen dürfe nicht hinweggedacht werden können, ohne daß gleichzeitig der Erfolg entfalle (conditio sine qua non), darf, wenn das haftungsbegründende Ereignis feststeht, nicht auf hypothetische Schadensursachen ausgedehnt werden.
- b) Ein gedachter (hypothetischer) Ursachenverlauf darf jedenfalls dann nicht zugunsten des Schädigers berücksichtigt werden, wenn der Verlauf, hätte er sich in Wirklichkeit ereignet, einen Schadensersatzanspruch des Geschädigten gegen einen Dritten ausgelöst hätte.

BGH, Urt.v. 13. Oktober 1966 - II ZR 173/64 - Schifffahrtsgericht Duisburg-Ruhrort
Schifffahrtsobergericht Köln

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 173/64

URTEIL

Verkündet am

13. Oktober 1966

Heil,

Justizobersekretär

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der Bundesrepublik Deutschland, Wasser- und Schiff-
fahrtsverwaltung, diese vertreten durch die Wasser-
und Schifffahrtsdirektion in M i.W., C ,

Beklagten und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Frhr. v. -

gegen

die F -Schifffahrts-Aktiengesellschaft in M
R straße , vertreten durch ihren Vorstand, daselbst,

Klägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. h.c. - .

- 2 -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 13. Oktober 1966 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Dr. Fischer und der Bundesrichter Dr. Kuhn, Dr. Nörr, Liesecke und Fleck

für Recht erkannt:

Die Revision der Beklagten gegen das Urteil des Schifffahrtsobergerichts in Köln vom 28. April 1964 wird auf Kosten der Beklagten zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Klägerin ist Eigentümerin des Schleppkahns "Fendel 82". Sie macht mit der Klage Ersatzansprüche in Höhe von 3.792,70 DM nebst Zinsen wegen eines Schadens geltend, der ihr daraus entstand, daß der Kahn am 14. Februar 1962 in der Schleuse I des Rhein-Herne-Kanals in Duisburg-Meiderich von dem Schleppkahn "Milo" angefahren worden ist. Die Beklagte hat die Schleuse zu unterhalten.

Am Unfalltage schleppte das Boot "D 306" den leeren Kahn "Fendel 82" auf erster Länge und den 838 to großen, mit 810 to Erz beladenen Kahn "Milo" auf zweiter Länge zu Berg in die Schleuse ein. Der Kahn "Fendel 82" machte in der engen Schleusenkammer dicht hinter dem Boot fest. Von dem Kahn "Milo" wurde in Höhe der 49-Meter-Marke ein Stoppdraht um den Poller des dort in der Schleusenwand befindlichen Haltekreuzes gelegt, um damit den Kahn in üblicher

Hinweis: Auch Teile der Urteilsammlung sind als Datenbank nach §§ 87a ff. UrhG geschützt.



JLaw – Gesetze und Urteile
Kostenlos
Über 200 Gesetze
Über 100.000 Urteile
[\(mobile App\)](#)



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

Weise abzustoppen. Nachdem dieser Draht teilweise gerissen war brach das Haltekreuz ab, dessen einer seitliche Haltearm bereits teilweise vor dem Abbrechen einen Riß hatte, ab und fiel auf das Deck des Kahns "Milo". Ein Versuch, den Kahn noch an dem nächsten Haltekreuz, in Höhe der 64-Meter-Marke, mit einem anderen Draht zum Halten zu bringen, schlug fehl. Der Kahn "Milo" geriet infolgedessen mit seinem Bug gegen das bei der 72-Meter-Marke befindliche Ruderwerk von "Fendel 82", das beschädigt wurde.

Die Klägerin führt die Beschädigung ihres Kahnes darauf zurück, daß die Beklagte es versäumt habe, für einen ordnungsmäßigen Zustand des Haltekreuzes zu sorgen.

Die Beklagte bestreitet, daß der Unfall auf den vor dem Abbrechen des Haltekreuzes bereits bestehenden Bruch des seitlichen Haltearmes zurückzuführen sei. Nach ihrer Auffassung ist der Unfall auf zu schnelle Einfahrt des Kahnes "Milo" in die Schleuse, auf zu spätes und unsachgemäßes Abstoppen und auf die mangelhafte Beschaffenheit der Stoppdrähte und der Schiffspoller des Kahnes "Milo" zurückzuführen.

Schiffahrtsgericht und Schiffahrtsobergericht haben der Klage stattgegeben. Mit der vom Berufungsgericht zugelassenen Revision verfolgt die Beklagte ihren Klageabweisungsantrag weiter. Die Klägerin bittet um Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe:

I. Das Berufungsgericht führt aus:

Der Kahn "Milo" sei mit normaler, höchstens etwas stärker als normaler Fahrtstufe in die Schleuse eingefahren. Der bei der Marke 49 Meter um das Haltekreuz gelegte Draht sei an den Schiffspollern, die allerdings nicht besonders stark eingefettet gewesen seien, leicht ruckend gefiert worden. Nachdem 4 von den 6 Seelen des Drahtes gerissen gewesen, die restlichen 2 Seelen aber intakt geblieben seien, sei das Haltekreuz abgebrochen und auf den Kahn gestürzt. Der Versuch, den Kahn am Haltekreuz der 64-Meter-Marke abzustoppen, sei gescheitert, weil der um dieses Kreuz gelegte zweite Draht völlig gerissen sei. Dieser zweite Draht habe ganz kurz und hart zum Einsatz gebracht werden müssen, da das letzte Haltekreuz vom Achterschiff des Fendel-Kahnes nur 8 Meter entfernt gewesen sei, die 3 bis 4 Meter hinter dem Steven von "Milo" befindlichen Poller das Haltekreuz aber erst um einiges hätten passieren müssen, ehe der zweite Stoppdraht habe zur Wirkung kommen können. Unter den gegebenen Umständen habe selbst der beste Draht brechen können. Durch beide Drähte sei der Kahn weitgehend abgestoppt worden, so daß nur die empfindliche Ruderanlage des Fendel-Kahnes beschädigt, eine viel weiter gehende Beschädigung aber vermieden worden sei.

Das Berufungsgericht meint, die Beklagte bestreite zu Unrecht, daß das Abbrechen des Haltekreuzes für den Schaden der Klägerin ursächlich sei. Es erwägt:

1. Der Unfall könne nicht auf mangelhafte Beschaffenheit des zunächst benutzten Stoppdrahtes zurückgeführt werden.

Wäre dieser Draht schadhaft gewesen und gerissen, das Haltekreuz dagegen intakt gewesen und hätte es dem Druck standgehalten, so würde die Klägerin einen klaren Ersatzanspruch gegen den Eigner und den Schiffsführer von "Milo" gehabt haben. Die Entstehung eines solchen Anspruchs sei aber gerade durch das von der Beklagten zu vertretende Abbrechen des Haltekreuzes verhindert worden. Die Beklagte könne sich gegenüber der Klägerin, die keine Ursache für den Unfall gesetzt habe, nicht auf eine etwaige Mangelhaftigkeit des zunächst verwendeten Drahtes berufen, da sie durch die unterlassene Instandhaltung des Kreuzes verhindert habe, daß die angebliche Mangelhaftigkeit des Drahtes für den Schaden der Klägerin ursächlich geworden sei und die Klägerin einen Ersatzanspruch gegen Eigner und Schiffsführer von "Milo" erlangt habe.

2. Die angeblichen Fehler beim Abstoppen von "Milo" würden nur dann zur Abweisung der Klage berechtigen, wenn die Schadhaftigkeit des Haltekreuzes hinweggedacht werden könne und es gleichwohl zu dem eingeklagten Schaden gekommen wäre. So läge es, wenn auch ein intaktes Haltekreuz die Bewegungsenergie des schweren Kahns "Milo" nicht so weit vernichtet haben würde, daß das Auflaufen auf den Fendel-Kahn und dessen Beschädigung vermieden worden wären, da dann allein die angeblich beim Abstoppen von "Milo" begangenen Fehler für den eingetretenen Schaden ursächlich wären.

Die Beklagte sei dafür beweispflichtig, daß es zu dem Unfall auch dann gekommen wäre, wenn das Haltekreuz intakt gewesen wäre. An diesen Beweis seien strenge Anforderungen zu stellen. Ihn habe die Beklagte nicht erbracht.

Es sei keineswegs sicher, daß die beiden letzten Seelen des zunächst verwendeten Stopppdrahtes nicht doch noch gehalten oder die restliche Fahrtenergie von "Milo" so weit abgebremst haben würde, daß dann der zweite, an der 64-Meter-Marke ausgebrachte Stopppdraht gehalten hätte. Die Bewegungsenergie von "Milo" sei beim Einfahren in die Schleuse nicht besonders groß gewesen. Das Abbrechen des Haltekreuzes habe die Matrosen von "Milo" am sachgerechten Fieren gehindert. Auch aus dem Brechen des zweiten, an der 64-Meter-Marke verwendeten Stopppdrahtes lasse sich nach Lage der Dinge nicht der Schluß ziehen, daß die Schadhaftheit des Haltekreuzes an der 49-Meter-Marke als Ursache des Unfalls ausscheide.

II. Die hiergegen gerichteten Revisionsangriffe sind unbegründet.

1. Es steht fest, daß die Standfestigkeit des Haltekreuzes geringer war als die Festigkeit des darum gelegten Drahtes. Denn sonst wäre der ganze Draht gerissen, ohne daß das Haltekreuz gebrochen wäre; zum mindesten wären das Reißen des ganzen Drahtes und der Bruch des Kreuzes gleichzeitig erfolgt. Damit steht aber auch fest, daß der Bruch des Kreuzes im logisch-naturwissenschaftlichen Sinn die Beschädigung des Ruderwerkes herbeigeführt hat. Insoweit kommt es auf die Beweislast nicht an.

2. Es bleibt aber denkbar, daß der Draht schadhaft gewesen ist und, wenn das Haltekreuz intakt gewesen wäre, dem Druck nicht standgehalten und die Fahrt von "Milo" nicht so stark abgebremst hätte, daß der Schadensfall nicht eingetreten wäre.

Die Revision hält das für erheblich und meint:
Die Haftung der Beklagten setze einen Ursachenzusammenhang im Sinne der Bedingungstheorie (*conditio sine qua non*) und einen Adäquanzzusammenhang voraus. An beidem fehle es. Das Berufungsgericht habe die Beweislast verkannt, wenn es diese der Beklagten dafür aufbürde, daß sich der eingeklagte Schaden auch dann ereignet haben würde, wenn das Haltekreuz an der 49-Meter-Marke intakt gewesen wäre.

Dem kann nicht gefolgt werden.

a) Der Grundsatz, der Geschädigte habe als zum Klagegrund gehörig ein Ereignis zu beweisen, das nicht hinweggedacht werden kann, ohne daß der eingetretene Erfolg entfällt, kann da keine Geltung beanspruchen, wo ein lediglich gedachter, nicht Wirklichkeit gewordener, hypothetischer Geschehensablauf den gleichen Schaden herbeigeführt haben würde wie der reale Geschehensablauf. Denn der Wirklichkeit gewordene Geschehensablauf hat den Schaden tatsächlich herbeigeführt und damit zugleich verhindert, daß der gleiche Schaden noch auf eine andere Weise entstehen konnte.

Wird jemand, der eine Flugreise unternehmen will, auf der Fahrt zum Flugplatz durch Verkehrsunfall so verletzt, daß er später an den Verletzungen stirbt, so ist die Bedingung (*conditio sine qua non*) für seinen Tod der Verkehrsunfall, auch wenn feststeht, daß das Flugzeug vor seinem Tode oder gleichzeitig mit seinem Tode abgestürzt und auf dem Boden zerschellt ist, also mit Sicherheit anzunehmen ist, daß er bei dem Flugzeugabsturz schon früher oder gleichzeitig ums Leben gekommen wäre. Sein Tod ist durch Verkehrsunfall, nicht durch Flugzeugabsturz eingetreten. Zwar würde, wenn der Verkehrsunfall weggedacht werden würde,

der gleiche Erfolg, nämlich der Tod, eingetreten sein. Die nur gedachte, nicht aber verwirklichte Tatsache des Todes durch Flugzeugabsturz muß aber bei der Frage nach dem natürlichen Ursachenzusammenhang außer Betracht bleiben. Der natürliche Ursachenzusammenhang wird durch den gedachten, hypothetischen Kausalverlauf nicht in Frage gestellt.

Nicht anders verhält es sich, wenn jemand eine Sache beschädigt, die alsbald danach durch ein anderes Ereignis ebenso beschädigt oder gar vernichtet worden wäre.

Ganz entsprechend liegt es hier. Das schafhafte Haltekreuz hat verhindert, daß die angebliche Mangelhaftigkeit des Drahtes, die angeblich zu hohe Fahrtstufe beim Einfahren in die Schleuse und (oder) die angeblichen Versehen beim Abstoppen von "Milo" wirksam werden konnten, mögen auch alle diese Umstände den gleichen Schaden wie den eingetretenen haben herbeiführen können.

In allen diesen Fällen kann das bloß gedachte, nicht verwirklichte Ereignis keine Grundlage für einen Schadensersatzanspruch abgeben, weil es für einen schon anderweit eingetretenen Schaden nicht mehr ursächlich werden kann.

Das muß auch bei der Beweislast in den Fällen beachtet werden, in denen der hypothetische Verlauf rechtlich von Bedeutung ist (s. unter b): Der Geschädigte kann nicht die Beweislast dafür haben, daß der Schaden, für den jemand verantwortlich ist, ohne den schadenstiftenden Umstand und unabhängig von ihm nicht infolge eines anderen Umstandes ebenfalls eingetreten wäre (BGH VersR 1959, 811, 812).

b) Die Revision übersieht zudem, daß es bei einem Fall der vorliegenden Art gar nicht um ein Kausalproblem, sondern um die Schadensberechnung geht.

Die Kausalfeststellung ist nur für die haftungsbe-
gründende Kausalität erheblich, der einmal verwirklichte
Kausalverlauf kann durch ein bloß gedachtes, nicht Wirk-
lichkeit gewordenes Ereignis nicht wieder aus der Welt
geschafft werden. Die Entwicklung, die die Dinge ohne das
haftbarmachende Ereignis genommen hätten, kann dagegen für
die Zurechnung der Schadensfolgen von Bedeutung sein, denn
nach § 249 BGB ist der Zustand herzustellen, der bestehen
w ü r d e , wenn der zum Schadenersatz verpflichtende Um-
stand nicht eingetreten wäre. Dabei ist auf den Zeitpunkt
der letzten mündlichen Tatsachenverhandlung abzustellen.

Aber das kann bei einer effektiv herbeigeführten
Sachbeschädigung, für die jemand verantwortlich ist, nicht
dazu führen, daß der Geschädigte bloß deshalb keinen Ersatz-
anspruch hat, weil am Schadensobjekt der gleiche Schaden
eingetreten wäre, und ein anderer hierfür haften würde, falls
die Sache nicht bereits durch den realen Schädiger be-
schädigt worden wäre oder ein Ereignis, das den gleichen
Schaden verursacht hätte, durch das Ereignis, das den Scha-
den herbeigeführt hat, am Eintritt verhindert worden ist.
(vgl. BGHZ 29, 207, 215/16; Larenz, Lehrbuch des Schuld-
rechts, Allgemeiner Teil, 7. Aufl. § 14 III 3 e S. 170;
Esser, Schuldrecht, 2. Aufl. § 62, 10 II b und viele andere).
Ein lediglich gedachter Geschehensablauf gibt keinen Scha-
densersatzanspruch. Ihn berücksichtigen hieße, den real
Geschädigten leer ausgehen lassen. Das ist untragbar.

Ganz entsprechend verhält es sich im vorliegenden Fall: Hätte das Haltekreuz dem Zug Stand gehalten und wäre "Milo" wegen Reißens des Drahtes an den Fendel-Kahn geraten, so hätte die Klägerin ihren Schadensersatzanspruch gegen den Eigner und den Führer des "Milo"-Kahnes gehabt, der in einem Rechtsstreit erfolgreich hätte geltend gemacht werden können. Denn der Beweis des ersten Anscheins hätte dafür gesprochen, daß entweder "Milo" zu schnell in die Schleuse eingefahren ist oder der Draht nicht ordnungsgemäß gefiert wurde oder schadhaft war. In allen diesen Fällen hätte der Anscheinsbeweis für ein unfallursächliches Verschulden des Kahnführers Platz geschaffen. Weil aber das Haltekreuz gebrochen und der Draht nicht völlig gerissen ist, ist ein solcher Anscheinsbeweis nicht gegeben. Die Klage gegen Eigner und Führer von "Milo" ist tatsächlich auch rechtskräftig abgewiesen worden. Der Schaden der Klägerin besteht also auch darin, daß sie wegen des Bruches des Haltekreuzes einen Schadensersatzanspruch gegen Eigner oder Besatzung von "Milo" nicht mit Erfolg durchführen konnte. Dieser Schaden ist eine Folge des Bruches des Haltekreuzes (vgl. BGH NJW 1958, 705).

c) Es liegt durchaus im Bereich der Lebenserfahrung, daß beim Bruch eines Haltekreuzes in einer Schleuse ein Schiff auf ein anderes aufführt. Es liegt auch nicht außerhalb des Bereiches der Lebenserfahrung, daß infolge des Bruches eines Haltekreuzes der Eigner des angefahrenen Kahnes Schadensersatzanspruch gegen den Anfahrenden nicht mit Erfolg geltend machen kann. In beiden Fällen ist daher der adäquate Kausalzusammenhang zwischen dem Bruch des Haltekreuzes und dem Schaden der Klägerin gegeben. Daß ein solcher auch zwischen einem pflichtwidrigen Unterlassen der Beklagten und dem Bruch des Haltekreuzes besteht, ergibt sich aus den Ausführungen unter III.

III. Die Revision ist weiter der Auffassung, das Unterlassen der Beklagten, die ordnungsgemäße Überwachung der Haltekreuze sicher zu stellen, sei für die Mangelhaftigkeit des Haltekreuzes bei der 49-Meter-Marke nicht ursächlich gewesen. Auch diesem Revisionsangriff ist der Erfolg zu versagen. Das Berufungsgericht hat aus der Beweisaufnahme und den Umständen die Überzeugung gewonnen, daß durch pflichtwidriges Unterlassen der schadhafte Zustand herbeigeführt worden ist. Dabei ist ihm kein Rechtsfehler unterlaufen. Im angefochtenen Urteil wird ausgeführt:

Die Haltekreuze in den Schleusen böten die bestimmungsgemäße und nahezu einzige Möglichkeit, die vom Schiffer in die Schleuse gezogenen Kähne rechtzeitig abzustoppen und an der für sie vorgesehenen Stelle festzulegen. Sie müßten daher so beschaffen sein, daß sie auch ungewöhnlichen Belastungen durch fehlerhafte Abstopppmanöver gewachsen wären; eher müsse der Stopppdraht reißen, als daß das Haltekreuz abbreche. Die laufende Überwachung wichtiger Einrichtungen müsse durch generelle Anordnung der Organe der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung sichergestellt werden. Daran habe es, wie die Beklagte nicht bestreite, gefehlt, weil man zu Unrecht eine solche regelmäßige Überwachung weder für erforderlich noch für zumutbar gehalten habe. Die Beklagte habe selbst auf "zahllos verbogene und beschädigte Poller" hingewiesen, ohne daraus den Schluß auf die Notwendigkeit einer regelmäßigen und sorgfältigen Kontrolle zu ziehen. Bei einer solchen Kontrolle hätte der alte Bruch in dem seitlichen Haltearm nicht unentdeckt bleiben können; denn der Haltearm sei schon vor dem Unfall zum größeren Teil durchgerissen gewesen. Da die Bruchfläche des alten Bruches (im Gegensatz zu den neuen Bruchstellen) schwarz gewesen sei, könne es sich nicht um einen nicht erkennbaren Haarriß

gehandelt haben. Jedenfalls sei nachträglich eine solche Feststellung in dieser Richtung nicht möglich, da die Beklagte die Bruchstücke trotz der besonderen Wichtigkeit dieses Beweismittels nicht aufbewahrt habe. Die Beklagte müsse es daher zu ihren Lasten hinnehmen, daß bei Vorhandensein der Bruchstücke ein seit längerer Zeit äußerlich erkennbarer Riß festgestellt worden wäre.

Die Revision geht bei ihren Angriffen davon aus, es habe sich um einen äußerlich nicht erkennbaren Haarriß gehandelt. Damit setzt sie sich in einen unzulässigen Widerspruch zu der Feststellung im angefochtenen Urteil. Das Berufungsgericht hat sich im Rahmen der ihm zustehenden freien Beweiswürdigung gehalten, wenn es aus der schwarzen Farbe des Bruches im Zusammenhang mit der fahrlässigen Vereitelung des Beweises durch die Beklagte zu der Überzeugung gekommen ist, daß bei regelmäßigen Kontrollen der Riß rechtzeitig entdeckt worden wäre. Ob dem Berufungsgericht insoweit beigetreten werden kann, als es meint, die Haltekreuze müßten notfalls von Zeit zu Zeit Probelastungen unterworfen werden, und ob hierin nicht eine Überspannung der Verkehrssicherungspflicht liegt, kann dahin gestellt bleiben, da es sich nur um eine Hilferwägung im angefochtenen Urteil handelt.

Da nicht ein äußerlich nicht erkennbarer Haarriß zum Bruch geführt hat, liegen keine besonders eigenartige, ganz unwahrscheinliche und nach dem regelmäßigen Verlauf der Dinge außer Betracht zu lassende Umstände vor, die zum Bruch geführt haben. Die Lebenserfahrung spricht dafür, daß bei regelmäßigen und sorgfältigen Kontrollen der Riß rechtzeitig entdeckt worden wäre.

In der Revisionsinstanz kann die Beklagte mit ihrem neuen Vortrag, nach Ziffer 2 der Richtlinien für die Erfüllung der Verkehrssicherungspflicht der Schleusenbeamten im Bereich der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Münster habe sich der Schleusenbeamte täglich mit Betriebsbeginn davon zu überzeugen, daß sich sämtliche Festmacheanlagen in betriebsfähigem Zustand befinden, nicht gehört werden.

IV. Hiernach hat das Berufungsgericht mit Recht ein pflichtwidriges und unfallursächliches Unterlassen der Beklagten angenommen. Gegen seine weitere Annahme, dieses Unterlassen sei fahrlässig gewesen, bestehen ebenfalls keine rechtlichen Bedenken.

Da die Beklagte wegen Verletzung ihrer Verkehrssicherungspflicht haftet, bedarf es keiner Erörterung, ob sich ihre Haftung auch aus § 836 BGB ergäbe.

Die Kosten ihres unbegründeten Rechtsmittels hat die Beklagte zu tragen (§ 97 ZPO).

Senatspräsident
Dr. Fischer ist
erkrankt und des-
halb nicht in der
Lage zu unter-
schreiben.

Dr. Kuhn

Dr. Nörr

Dr. Kuhn

Liesecke

Fleck