

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 216/65

URTEIL

Verkündet am

9. Mai 1968

Kaufmann,

Justizangestellte

als Urkundsbeamter

der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch den Bundesminister für Verkehr, dieser vertreten durch die Wasser- und Schifffahrtsdirektion S [REDACTED], S [REDACTED], B [REDACTED] str. [REDACTED],

Beklagten und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

M [REDACTED] V [REDACTED] gesellschaft, vertreten durch ihren Vorstand, M [REDACTED], A [REDACTED] - A [REDACTED],

Klägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Freiherr von [REDACTED] -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 9. Mai 1968 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Dr. Kuhn und der Bundesrichter Dr. Nörr, Dr. Schulze, Stimpel und Dr. Schubath

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Beklagten wird das Urteil des 3. Zivilsenats des Oberlandesgerichts - Schifffahrtsobergerichts - Karlsruhe vom 23. Juli 1965 aufgehoben.

Die Berufung der Klägerin gegen das Urteil des Schifffahrtsgerichts Mannheim vom 5. März 1964 wird zurückgewiesen.

Die Kosten des Berufungs- und des Revisionsverfahrens werden der Klägerin auferlegt.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Klägerin ist Versicherer des 939 t großen MS "Irmgard". Dieses fuhr am 6. Februar 1960 mit einer Ladung von 783 t Kohle (Tiefgang 2,21 m) auf dem Neckar zu Berg. Im Vorkanal der Schleuse Lauffen rakte das MS mit dem Vorschiff und wurde erheblich beschädigt. Die Fahrwasser-Solltiefe (Normalstau) beträgt an der Unfallstelle 2,50 m (§ 4 - Ne - BSchSO II. Teil).

Die Beklagte ließ alsbald nach dem Unfall die Kanalsohle im Bereich der Unfallstelle nach Hindernissen

absuchen. Hierbei wurde u.a. festgestellt:

Bei Ne-km 124,295 lag etwa 15 m vom rechten Wasseranschnitt entfernt ein Betonbocken von der Größe 2,0 x 2,0 x 0,9 m, der einen abgeschnittenen Spundbohlenrest von 0,9 m Länge enthielt. Die oberste Stelle des Brockens befand sich 2,35 m unter Normalstau.

Nach Bergung des Brockens, der in zwei Stücke zerfiel, ergab sich auf Grund von Farbspuren an dem Spundbohlenrest, daß das Motorschiff auf den Betonbrocken aufgelaufen war.

Die Klägerin hat dem Schiffseigner den Unfallschaden ersetzt. Nunmehr fordert sie von der Beklagten auf Grund gesetzlichen und vertraglichen Forderungsübergangs Ersatz des Unfallschadens. Die Höhe dieses Schadens beziffert sie mit insgesamt 41.275,48 DM, wovon sie zuletzt einen Teilbetrag von 15.500,- DM geltend gemacht hat. Sie behauptet, die Beklagte habe ihre Verkehrssicherungspflicht verletzt.

Dem ist die Beklagte entgegengetreten.

Das Schiffsgericht hat die Klage abgewiesen, das Schiffsobbergericht hat sie dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt.

Mit der Revision verfolgt die Beklagte ihren Klageabweisungsantrag weiter. Die Klägerin bittet um Zurückweisung der Revision.



Entscheidungsgründe:

I. Die Klägerin hat behauptet: Bei den Bauarbeiten für die Schleuse Lauffen habe die Beklagte eine Spundwand errichtet. Hierbei sei der Betonbrocken, auf dem später MS "Irmgard" gerakt habe, in die Kanalsohle gebracht und nach Abschluß der Bauarbeiten dort belassen worden. Das habe die Beklagte in der mündlichen Verhandlung vom 24. November 1960 zugestanden. Das Geständnis habe sie auch nicht wirksam widerrufen, da sie die Unwahrheit des Geständnisses nicht bewiesen habe. Dieser Ansicht hat sich das Berufungsgericht angeschlossen.

Die Revision greift diese Ausführungen mit zahlreichen Rügen an. Ob die Ansicht des Berufungsgerichts einer rechtlichen Nachprüfung standhält, bedarf keiner Erörterung, da die Frage des Geständnisses und seines Widerrufs nicht entscheidungserheblich ist; denn das Urteil kann schon deshalb nicht aufrechterhalten werden, weil es die Sorgfaltspflicht der Beklagten überspannt.

II. Das Berufungsgericht stellt fest (wobei es teilweise den nicht widerlegten Behauptungen der Beklagten folgt): Die vorzuhaltende Fahrwassertiefe (Normalstau) betrage 2,50 m. Tatsächlich liege die Sohle 2,80 m unter Normalstau. Der Betonbrocken, der von einer Sprieße (Stütze) der Spundwand herrühre, habe mit seiner Oberkante zunächst 3,30 m unter Normalstau gelegen und sei mit einer 0,50 m starken Kiesschicht bedeckt gewesen.

Als der Brocken beim Absuchen gefunden wurde, befand sich nach dem Tatbestand des angefochtenen Ur-

teils die Oberkante des Brockens 2,35 m unter Normalstau. Der Brocken muß sich demnach um 0,95 m aufgerichtet haben. Wie es zu diesem Aufrichten gekommen ist, wird im angefochtenen Urteil nicht ausdrücklich festgestellt. Aus dem Zusammenhang der Urteilsgründe ist jedoch zu schließen, daß das Berufungsgericht der Ansicht ist, der Brocken sei durch Ankermanöver eines Fahrzeugs aus seiner ursprünglichen Lage gebracht worden. Dagegen wird im angefochtenen Urteil nicht angenommen, daß sich der Brocken durch Kolkbildung in dieser sehr erheblichen Höhe aufgerichtet haben könnte. Eine Verletzung der Verkehrssicherungspflicht wird darin gesehen, daß die Beklagte den Brocken in der Kanalsohle belassen habe, obwohl sie gewußt habe, daß er durch mechanische Einwirkung seitens der Schifffahrt zu einem Schifffahrtshindernis aufgerichtet werden könne. Die Beklagte könne sich nicht darauf berufen, daß die Beseitigung des Sockels aus bautechnischen Gründen (wegen Kolkbildung) untunlich gewesen sei; wenn dem tatsächlich so gewesen sei, so hätten die Sprieße auf andere Weise ohne Einbringung von Betonsockeln, im Boden befestigt werden müssen. Die Beklagte werde auch nicht durch das im Bereich der Unfallstelle bestehende Ankerverbot entlastet, da nicht auszuschließen sei, daß das Verbot übertreten werde oder ein Schiff im Notfall Anker setze oder Drähte auf der Kanalsohle schleifen lasse. Ebenso wenig werde die Beklagte dadurch entschuldigt, daß sie im Bereich der Unfallstelle regelmäßig oder bei Vorliegen eines besonderen Anlasses Abstreifungen durchgeführt habe.

III. Berücksichtigt man alle Umstände des Falles, so führt dies zu dem Ergebnis, daß das Schifffahrtsobergericht die Verkehrssicherungspflicht der Beklagten überspannt hat.

Die Beklagte hat behauptet, wenn die bauausführende Firma V. Betonsockel eingebracht haben sollte, so seien diese auf dem darunterliegenden Fels fest vergossen worden. Das Berufungsgericht zieht die Behauptung, Betonsockel seien auf dem Fels vergossen worden, nicht in Zweifel, ist aber offensichtlich der Meinung, das sei nicht ordnungsgemäß geschehen; denn es wirft der Beklagten vor, sie habe es unterlassen, sich zu vergewissern, daß das Vergießen ordnungsgemäß geschehen sei. Der Vorwurf ist nicht berechtigt. Wenn die Beklagte die Firma V. mit der Errichtung der Spundwand und damit auch mit ihrer Abstützung betraut hat (Arbeiten, die unstreitig zu den Nebenleistungen gehören), so braucht sie nicht die gewissenhafte Durchführung jeder einzelnen Arbeitsleistung nachzuprüfen. Rückschauend betrachtet ist allerdings klar geworden, daß es im Jahre 1949 beim Bau des Kanals angezeigt gewesen wäre, die ordnungsgemäße Ausführung gerade dieser Arbeit zu prüfen, daß es darüber hinaus richtiger gewesen wäre, den Betonsockel vor Inbetriebnahme des Kanals wieder zu entfernen. Vom damaligen Standpunkt aus kann aber der Beklagten kein Vorwurf daraus gemacht werden, daß sie nicht alle unter ganz besonderen Ausnahmefällen möglichen Eventualitäten in Erwägung gezogen hat. Der Sockel war von einer 50 cm Kiesschicht bedeckt; diese Behauptung der Beklagten unterstellt das Berufungsgericht als richtig; sie ist jedenfalls nicht widerlegt. Es überspitzt aber wiederum die Sorgfaltspflicht der Beklagten, wenn es meint, die Beklagte habe in regelmäßigen Zeitabständen überprüfen müssen, ob die Lage des Sockels unverändert sei und dieser noch mit einer als Ankergrund vorgesehenen Kiesschicht von 0,5 m Stärke

bedeckt sei. Da das Ankern an dieser Stelle verboten war, kann der Beklagten nicht eine besondere Sorgfaltspflicht zur Prüfung des Ankergrundes etwa deshalb auferlegt werden, weil es vorkommt, daß verbotswidrig geankert wird oder auch eine ganz ausnahmsweise Überschreitung des Ankerverbots nach § 5 BSchSO möglich ist, worauf die Revisionserwiderung hinweist. Wie wenig die Beklagte damit rechnen mußte, daß der mit dem Felsen verbundene, mit 50 cm Kies bedeckte Betonsockel eine Gefahr für die Schifffahrt darstellen konnte, zeigt schon der tatsächliche Zeitablauf von 10 Jahren, in dem die Schifffahrt durch den Sockel in keiner Weise behindert wurde. Dabei haben allein im letzten Monat vor dem Unfall 98 Schiffe, die tiefer abgeladen waren als MS "Irmgard", die Unfallstelle passiert. Die Beklagte genügt in der Regel, sofern nicht mit dem Auftreten bestimmter Schifffahrtshindernisse zu rechnen ist, ihrer Sorgfaltspflicht, wenn sie durch regelmäßiges Absuchen mit Peilrahmen oder durch Echo- lotpeilungen die Einhaltung der Solltiefe gewährleistet. Das ist hier unstreitig geschehen. Treten plötzliche Hindernisse auf, mit denen nicht zu rechnen ist, so gehört ein dadurch entstandener Schaden regelmäßig zu den Gefahren der Schifffahrt, gegen die sich die Schiffseigner versichern können und auch regelmäßig versichern. Diese Risiken können der Beklagten nicht angelastet werden (vgl. hierzu auch das Urteil des BGH VersR 1967, 468 = ZfB 1967, 264).

Hiernach war das Urteil des Schiffahrtsgerichts
wiederherzustellen.

Dr. Kuhn

Dr. Nörr

Dr. Schulze

Stimpel

Dr. Schubath