

Nachschlagewerk: ja

BGHZ: nein

BGB § 823 (Dc; Ea)

Zu dem Umfang der Verkehrssicherungspflicht für eine
Schiffahrtsstraße, in deren Bereich Sprengungen an einem
Bauwerk vorgenommen werden.

BGH, Urt. v. 10. Juli 1975 - II ZR 32/74 - Schiffahrtsobergericht Hamm
Schiffahrtsgericht Minden

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 32/74

URTEIL

Verkündet am
10. Juli 1975
Kaufmann,
Justizangestellte

in dem Rechtsstreit

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

der Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch den
Bundesminister für Verkehr, dieser vertreten durch
die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ha[REDACTED],
Ha[REDACTED], Wa[REDACTED]platz 2,

Beklagten und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigte: Rechtsanwälte [REDACTED] und [REDACTED] -

g e g e n

die VTG, V[REDACTED] T[REDACTED] - und Tr[REDACTED]
GmbH, H[REDACTED], M[REDACTED]straße 2, vertreten
durch die Geschäftsführer Willy K[REDACTED], Kurt T[REDACTED],
Herbert Th. O[REDACTED], Dr. Horst M[REDACTED] und Dr. Ernst
We[REDACTED],

Klägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

- 2 -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat
auf die mündliche Verhandlung vom 10. Juli 1975
durch den Vorsitzenden Richter Stimpel und die Richter
Dr. Schulze, Dr. Bauer, Bundschuh und Dr. Skibbe

für Recht erkannt:

Die Revision gegen das Urteil des Schiffahrts-
obergerichts Hamm vom 30. Oktober 1973, Akt.2:
7 U 61/71, wird auf Kosten der Beklagten zurück-
gewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Am 19. Februar 1969 fuhr MS "VTG [REDACTED]" (754 t) mit
einer Ladung von 639 t Mischkohle auf dem Mittelland-
kanal in Richtung Ha[REDACTED]. Beim Passieren einer Eng-
stelle auf Höhe des südlichen Widerlagers der früheren
Brücke Nr. [REDACTED] stieß das Schiff gegen einen großen Beton-
brocken (200 x 100 x 85 cm), der auf der Kanalsohle etwa
5,5 m vom Südufer entfernt lag. Es erhielt ein Leck im
Steuerbordvorschiff, lief voll Wasser und sank.

Die Klägerin ist Eignerin des MS "VTG [REDACTED]". Sie
verlangt - aus eigenem oder abgetretenem Recht -
bestimmte Havarieschäden der Interessenten dieses
Schiffes von der beklagten Bundesrepublik Deutschland



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



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

ersetzt. Dieser obliegt die Unterhaltungs- und Verkehrssicherungspflicht für den Mittellandkanal. Sie hat im Zuge der Verbreiterung des Kanals das südliche Widerlager der früheren Brücke Nr. ■ teilweise abtragen lassen. Dabei sind zwischen dem 10. und dem 17. Januar 1969 zahlreiche Lockerungssprengungen an dem Widerlager vorgenommen worden. Nach dem Vortrag der Klägerin ist der Betonbrocken, gegen den MS "VTG ■" gestoßen ist, bei einer der Sprengungen am 10. Januar 1969 in den Kanal gefallen. Daß er sich dort noch am Unfalltage befunden habe, habe - neben den mit dem Abtragen des Widerlagers beauftragten Unternehmen - auch die Beklagte zu verantworten. Ihr sei zumindest vorzuwerfen, daß sie selbst nach Abschluß der Sprengarbeiten an dem Widerlager den Kanal nicht nach Sprengstücken abgesucht und dadurch ihre Verkehrssicherungspflicht verletzt habe. Die Klägerin hat beantragt, die Beklagte zur Zahlung von 211.943,55 DM nebst Zinsen (als Gesamtschuldner mit den erwähnten Unternehmen) zu verurteilen.

Die Beklagte ist der Ansicht, daß sie für die Havarie des MS "VTG ■" nicht verantwortlich gemacht werden könne. Da an dem Widerlager nur Lockerungssprengungen vorgenommen worden seien, habe sie nicht damit rechnen müssen, daß Sprengstücke in den Kanal geraten würden. Daß letzteres bei einer Sprengung am 10. Januar 1969 dann doch der Fall gewesen sei, sei ihr nicht mitgeteilt worden, obwohl die mit dem Abtragen des Widerlagers beauftragten Unternehmen ihr alle besonderen Vorkommnisse auf der Baustelle hätten melden müssen. Außerdem werde sie dadurch entlastet, daß sie die gesamten Arbeiten für den Abbruch und Neubau der Brücke Nr. ■ der Maschinenfabrik A ■ (MAN) übertragen gehabt habe und bei einem

derart angesehenen und erfahrenen Unternehmen habe annehmen können, daß diese Arbeiten, auch bei Einsatz von Subunternehmern, sorgfältig ausgeführt werden würden, zumal die MAN verpflichtet gewesen sei, die alleinige Verantwortung für das Befolgen aller Sicherheitsvorschriften zu tragen, für alle Schiffsunfälle im Zusammenhang mit den Bauarbeiten zu haften und mit der verantwortlichen Aufsicht über die Baustelle eine mit ausreichenden Kenntnissen und Erfahrungen ausgestattete Persönlichkeit zu beauftragen. Auch hätten sich ihre eigenen Bediensteten wiederholt von der ordnungsgemäßen Durchführung des Abbruchs überzeugt und dabei die auf der Baustelle eingesetzten Arbeiter auf die Gefahren hingewiesen, die der Schifffahrt durch in den Kanal gefallene Sprengstücke drohen würden.

Das Schifffahrtsgericht hat die Klage abgewiesen. Das Schifffahrtsobergericht hat den Klageanspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Mit der Revision, deren Zurückweisung die Klägerin beantragt, erstrebt die Beklagte die Wiederherstellung des erstinstanzlichen Urteils.

Entscheidungsgründe:

Die Revision ist nicht begründet.

1. Es ist eine Erfahrungstatsache, daß es beim Sprengen von Bauwerken oder Bauwerksteilen zum Wegfliegen von Sprengstücken kommen kann (vgl. auch § 46 Abs. 2 und § 104 Abs. 2 der Unfallverhütungsvorschrift für Sprengarbeiten - abgedruckt als Nr. 46 in der Sammlung

der Einzel-Unfallverhütungsvorschriften der gewerblichen Berufsgenossenschaften, herausgegeben von deren Hauptverband). Werden daher derartige Sprengarbeiten innerhalb, an oder in der Nähe einer Schiffahrtsstraße vorgenommen und ist wegen der Streuwirkung der Sprengung damit zu rechnen, daß einzelne Sprengstücke in das Fahrwasser gelangen und dort die Schifffahrt gefährden können, so erfordert es die Sicherheit des Schiffsverkehrs, daß vor dessen Wiederaufnahme der hierfür Verantwortliche den im Sprengbereich liegenden Teil des Fahrwassers mit geeigneten Mitteln nach Sprengstücken absucht und, sofern sich solche finden, sie aus dem Fahrwasser entfernt oder, wenn das nicht so-gleich möglich ist, sie hinreichend kennzeichnet. Unterläßt er das, so haftet er nach § 823 Abs. 1 BGB für alle Schäden, die an einem Fahrzeug oder dessen Ladung durch die Berührung mit einem Sprengstück entstehen. Das gilt auch, wenn bei einer Sprengung nicht bemerkt oder der Verkehrssicherungspflichtige nicht unterrichtet wird, daß Sprengstücke in das Fahrwasser geraten sind oder gelangt sein können. Denn auch dann ist es nicht ausgeschlossen, daß sich Sprengstücke im Fahrwasser befinden, weil es beim Sprengen von Bauwerken oder Bauwerksteilen im allgemeinen nicht möglich ist, den Verlauf der Sprengung bis in alle Einzelheiten genau zu beobachten. Insoweit hat bereits das Berufungsgericht darauf hingewiesen, daß sich die Beteiligten beim Zünden einer Sprengladung durchweg in Deckung oder in größerer Entfernung von der Sprengstelle aufhalten, außerdem die Sprengwolke die Sicht auf diese zumindest nicht unwesentlich beeinträchtigt.

2. Nun mag es möglich sein, Lockerungssprengungen an einem Bauwerk oder einem Bauwerksteil so vorzunehmen, daß das zu lockernde Material beim Sprengen nicht weggeschleudert wird, sondern in den bisherigen Grenzen des Bauwerks oder des Bauwerksteiles liegen bleibt. Allein aus einer solchen Möglichkeit folgt noch nicht, daß der Verkehrssicherungspflichtige bei Lockerungssprengungen im Bereich einer Schifffahrtsstraße davon absehen kann, das Fahrwasser im Sprengbereich vor der Wiederaufnahme des Schiffsverkehrs nach etwaigen Sprengstücken abzusuchen. Allerdings kann er das unterlassen, wenn er die Gewißheit besitzt, daß keine Sprengstücke in das Fahrwasser gelangt sein können, weil der Sprengende alle notwendigen Maßnahmen für eine Lockerungssprengung ohne jede Streuwirkung getroffen hatte und die Sprengung tatsächlich auch so verlaufen ist. Jedoch wird eine solche Gewißheit nicht schon dadurch begründet, daß der Verkehrssicherungspflichtige von dem Sprengenden bestimmte Angaben oder Zusicherungen über die Sprengung erhält. Vielmehr ist insoweit erforderlich, daß er dessen Vorbereitungen und das Ergebnis der Sprengung von einem Fachkundigen überprüfen läßt. Denn erst dann kann er sicher sein, daß Fehlerquellen so weit wie möglich ausgeschaltet werden, insbesondere eine falsche Beurteilung des inneren Zustandes des zu sprengenden Materials oder der danach zu verwendenden oder in bestimmter Weise anzubringenden Sprengladung vermieden wird.

3. Da die Beklagte die Tätigkeit des mit der Vornahme der Lockerungssprengungen beauftragten Sprengmeisters nicht in der vorstehend dargelegten Weise hat überprüfen lassen- nach ihrem Vorbringen hat sie sich

auf eine zeitweilige Beaufsichtigung der Abtragungsarbeiten durch einzelne ihrer Bediensteten beschränkt, von denen überdies keiner mit Sprengarbeiten besonders vertraut war -, hätte sie das Fahrwasser im Sprengbereich jeweils vor Wiederaufnahme der Schifffahrt mit Hilfe einer Leinenpeilung oder anderer geeigneter Mittel nach etwaigen Sprengstücken absuchen müssen. Das ist nicht geschehen. Deshalb ist mit dem Berufungsgericht davon auszugehen, daß die Beklagte ihre Verkehrssicherungspflicht für den Mittellandkanal schuldhaft verletzt hat.

4. Entgegen der Ansicht der Revision kann es die Beklagte nicht entlasten, daß sie mit dem Abbruch und Neubau der Brücke Nr. ■ ein angesehenes und erfahrenes Unternehmen beauftragt und diesem bestimmte Pflichten auferlegt hatte. Dabei kann die von den Parteien in der Revisionsinstanz erstmals erörterte Frage offen bleiben, ob die Beklagte überhaupt die Pflicht, für die Sicherheit des Verkehrs auf einer Schifffahrtsstraße zu sorgen, wirksam auf private Dritte übertragen kann. Denn vorliegend fehlt es bereits an einer klaren und eindeutigen Absprache in dieser Richtung. Diese kann nicht darin gesehen werden, daß die MAN nach der Bauvergabe gehalten war, eine über bestimmte Kenntnisse und Fähigkeiten verfügende Persönlichkeit mit der "verantwortlichen Aufsicht über die Bauausführungen auf der Baustelle zu beauftragen". Sie folgt auch nicht aus der Verpflichtung der MAN, für alle Ansprüche aus Schiffsunfällen aufzukommen, die "auf Vernachlässigung der Vorschriften des Auftraggebers sowie der zuständigen Polizeibehörde oder auf ungeeignete Maßnahmen des Auftragnehmers zurückzuführen sind". Ebensowenig läßt sie sich aus der Vereinbarung herleiten, daß die MAN "für die Befolgung aller

Sicherheitsvorschriften die alleinige Verantwortung" zu tragen habe. Denn das Einhalten von Sicherheitsvorschriften hat mit der Frage, wer für die Sicherung des Verkehrs auf einer sich im Bereich einer Baustelle befindenden Schiffahrtsstraße verantwortlich ist, nichts zu tun. Im übrigen könnte nach Ansicht des Senats eine wirksame Übertragung einzelner Verkehrssicherungspflichten der Beklagten auf Dritte ohnehin nur in solchen Fällen in Betracht kommen, in denen feststeht, daß der Unternehmer über hinreichende Erfahrungen und ausreichendes Gerät verfügt, um diese Pflichten, insbesondere das Absuchen des Fahrwassers nach Hindernissen, mit der notwendigen Sorgfalt erfüllen zu können. Auch dafür besteht hier kein Anhalt.

5. Die Beklagte hat in den Vorinstanzen nicht bestritten, daß der Betonbrocken, gegen den MS "VTG [REDACTED]" gestoßen ist, aus einer am 10. Januar 1969 erfolgten Sprengung stammt. Die Revision kann daher diesen Punkt nicht mehr bezweifeln. Auch steht nach dem angefochtenen Urteil fest, daß die Beklagte bei einem pflichtgemäßen Absuchen des Fahrwassers im Sprengbereich den in Frage

stehenden Betonbrocken aufgefunden und unverzüglich aus dem Kanal entfernt hätte. Ihre Pflichtwidrigkeit war somit auch kausal für die Havarie des MS "VTG [REDACTED]". Mit Recht hat deshalb das Berufungsgericht die Schadensersatzpflicht der Beklagten dem Grunde nach bejaht.

Stimpel

Dr. Schulze

Dr. Bauer

Bundschuh

Dr. Skibbe