

Nachschlagewerk: ja
BGHZ: nein

BGB § 823 (Dc) (Ea)

- a) Zu der Pflicht eines selbständig tätigen Sprengmeisters, die Wasserschutzpolizei oder die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung zu unterrichten, wenn Sprengstücke bei einer von ihm im Bereich einer Schifffahrtsstraße vorgenommenen Sprengung in das Fahrwasser gelangt sind oder sein können.
- b) Übernimmt ein Unternehmen das Abtragen eines Brückenwiderlagers an einer Schifffahrtsstraße und ist es nicht ausgeschlossen, daß dabei Abbruchmaterial in das Fahrwasser geraten und dadurch den Schiffsverkehr gefährden kann, so muß es durch entsprechende Anweisungen an seine Beschäftigten sicherstellen, daß die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung von einem solchen Vorfall unverzüglich Kenntnis erhält.

BGH, Urt. v. 10. Juli 1975 - II ZR 47/74 - Schifffahrtsobergericht Hamm
Schifffahrtsgericht
Minden

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 47/74

URTEIL

Verkündet am
10. Juli 1975
Kaufmann,
Justizangestellte

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

1. ...

2. des Sprengmeisters Werner E[REDACTED], O[REDACTED], Su[REDACTED]-
straße [REDACTED],

Beklagten zu 2 und Revisionsklägers,

- Prozeßbevollmächtigte: Rechtsanwälte Prof. Dr. Dr. [REDACTED]
und Prof. Dr. [REDACTED] -

3. der Hermann Bl[REDACTED] KG, O[REDACTED], Ge[REDACTED] Straße [REDACTED],
gesetzlich vertreten durch ihre persönlich haftende
Gesellschafterin, die Beteiligungsgesellschaft Georg
Bl[REDACTED] mit beschränkter Haftung, O[REDACTED], Ge[REDACTED]
Straße [REDACTED], diese gesetzlich vertreten durch ihren
Geschäftsführer Georg Bl[REDACTED], dortselbst,

Beklagten zu 3 und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

4. ...

gegen

die VTG, V[REDACTED] T[REDACTED] und Tr[REDACTED] GmbH,
H[REDACTED], N[REDACTED] R[REDACTED]straße [REDACTED], gesetzlich vertreten durch
die Geschäftsführer Willy Kö[REDACTED], Kurt To[REDACTED],
Herbert Th. O[REDACTED], Dr. Horst Ma[REDACTED], 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:

Auf die Revision der Beklagten zu 2 und 3 wird das Urteil des Schifffahrtsobergerichts Hamm vom 30. Oktober 1973, Akt.Z.: 7 U 122/72, aufgehoben, soweit es zu ihrem Nachteil erkannt hat, und die Sache im Umfang der Aufhebung zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung - auch über die Kosten der Revision - an das Schifffahrtsobergericht zurückverwiesen.

Von Rechts wegen

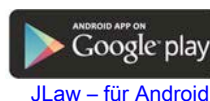
Tatbestand:

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

Die Klägerin ist Eignerin des MS "VTG [REDACTED]". Der Beklagten zu 1 (Bundesrepublik Deutschland) obliegt die Verkehrssicherungspflicht für den Mittellandkanal. Der Beklagte zu 2 ist selbständiger Sprengmeister und hat zwischen dem 10. und 17. Januar 1969 Lockerungssprengungen an dem südlichen Widerlager der früheren Brücke Nr. [REDACTED]



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



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

vorgenommen. Hiermit hatte ihn die Beklagte zu 3 beauftragt, die ihrerseits - im Rahmen der von der Beklagten zu 1 durchgeführten Verbreiterung des Mittellandkanals - als Subunternehmerin der Beklagten zu 4 (Firma Ewald J. [REDACTED] KG, O. [REDACTED]) die Aufgabe übernommen hatte, das Widerlager teilweise abzutragen.

Die Klägerin nimmt - aus eigenem oder aus abgetretenem Recht - die Beklagten als Gesamtschuldner auf Zahlung von 211.943,55 DM nebst Zinsen für bestimmte Havarieschäden der Interessenten des MS "VTG [REDACTED]" in Anspruch. Die Klage hat sie gegenüber den Beklagten zu 2 und 3 - nur insoweit ist diese Gegenstand des vorliegenden Revisionsverfahrens - in erster Linie damit begründet, daß sie nicht die zuständigen Behörden unterrichtet hätten, als bei einer am 10. Januar 1969 an dem Widerlager erfolgten Sprengung mehrere Betonbrocken - darunter auch derjenige, gegen den MS "VTG [REDACTED]" gestoßen sei - ins Wasser gefallen seien; stattdessen hätten sie lediglich die Kanalsohle vom Südufer aus mit dem Greifer eines Baggers abgesucht, was nicht genügt habe, um ins Wasser geratene Sprengstücke mit Sicherheit aufzufinden.

Demgegenüber hat der Beklagte zu 2 vorgetragen: Der Betonbrocken, der zu der Havarie des MS "VTG [REDACTED]" geführt habe, gehöre nicht zu den Sprengstücken, die bei einer Sprengung am 10. Januar 1969 in den Kanal gefallen seien. Er stamme überhaupt nicht aus einer Sprengung. Auch sei er, der Beklagte zu 2, nicht verpflichtet gewesen, diesen Vorfall der Beklagten zu 1 mitzuteilen oder Sicherungsmaßnahmen für die Schifffahrt zu treffen. Derartige Pflichten hätten allein den Beklagten zu 3 und 4 obgelegen. Zudem sei die Beklagte zu 1 von dem Vorkommnis unterrichtet worden.

Deshalb habe er auch davon ausgehen können, daß sie nach Abschluß der Sprengarbeiten die Kanalsohle abpeilen lassen werde.

Die Beklagte zu 3 bestreitet ebenfalls jede Verantwortung für die Havarie des MS "VTG [REDACTED]". Auch sie hat vorgebracht, daß der Betonbrocken, gegen den MS "VTG [REDACTED]" gestoßen ist, aus keiner Sprengung herrühre. Sie ist ferner der Ansicht, daß das Absuchen der Kanalsohle allein Sache der Beklagten zu 1 gewesen sei, zumal ihr der Vorfall vom 10. Januar 1969 mitgeteilt worden sei. Außerdem meint sie, daß sie für ein etwaiges Fehlverhalten des Beklagten zu 2 oder eines ihrer Leute nicht einzustehen habe, weil diese stets zuverlässig und gewissenhaft gearbeitet hätten.

Das Schifffahrtsgericht und das Schifffahrtsobergericht haben den Klageanspruch gegenüber den Beklagten zu 2 und 3 dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Mit ihrer Revision, deren Zurückweisung die Klägerin beantragt, verfolgen diese den Antrag, die gegen sie gerichtete Klage abzuweisen, weiter.

Entscheidungsgründe:

I. Die Revision des Beklagten zu 2

1. Nach Ansicht des Berufungsgerichts haftet der Beklagte zu 2 nach § 823 Abs. 1 BGB für die Havarie-schäden der Interessenten des MS "VTG [REDACTED]", weil er es pflichtwidrig unterlassen habe, zumindest das Kanalneubauamt der Beklagten zu 1 in O [REDACTED] über den Vorfall vom 10. Januar 1969 zu unterrichten. Wäre das - was auch von anderer Seite nicht erfolgt sei - geschehen, so hätte

die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung der Beklagten zu 1 das Fahrwasser im Sprengbereich mit geeigneten Mitteln abgesucht und den Betonbrocken, der die Havarie des MS "VTG [REDACTED]" verursacht habe, nach dem Beweisergebnis ohne Zweifel auch aus der Sprengung vom 10. Januar 1969 stamme, rechtzeitig aus dem Kanal entfernt.

2. Die Revision wendet sich ohne Erfolg gegen die Ansicht des Berufungsgerichts, der Beklagte zu 2 sei nach der - aus dem Rahmen gefallen (vgl. BU S. 11 Mitte) - Sprengung vom 10. Januar 1969 verpflichtet gewesen, zumindest das Kanalneubauamt der Beklagten zu 1 in O [REDACTED] über diese zu unterrichten:

Nimmt, wie hier, ein selbständig tätiger Sprengmeister an einem Bauwerk in unmittelbarer Nähe einer Schifffahrtsstraße Sprengungen vor und muß er nach dem Verlauf einer Sprengung oder aufgrund sonstiger Umstände damit rechnen, daß einzelne Sprengstücke in das Fahrwasser gelangt sein und dort die Schifffahrt gefährden können, so ist er wegen der durch sein Verhalten möglicherweise geschaffenen Gefahrenlage gehalten, hiervon unverzüglich die Wasserschutzpolizei oder die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung zu benachrichtigen, damit diese alsbald die zum Schutz des Verkehrs erforderlichen Maßnahmen treffen können. Auch wird er, was vorliegend allerdings keine Rolle spielt, bis zum Eingreifen einer dieser Behörden den Schiffsverkehr in geeigneter und zumutbarer Weise auf die mögliche Gefahrenlage aufmerksam machen müssen. Kommt er diesen Verpflichtungen nicht nach, so haftet er nach § 823 Abs. 1 BGB für den Schaden, der den Interessenten eines Schiffes oder dessen Ladung dadurch entsteht, daß dieses durch ein in das Fahrwasser geratenes Sprengstück beschädigt, insbesondere leck wird. Demgegenüber kann der Revision nicht gefolgt werden, soweit sie meint,

hier habe der Beklagte zu 2 nach dem Vorfall vom 10. Januar 1969 nichts unternehmen müssen, weil es Sache der Beklagten zu 3 gewesen sei, die Abräumarbeiten nach den einzelnen Sprengungen durchzuführen und für einen ordnungsgemäßen Zustand der Baustelle zu sorgen. Damit trägt die Revision nicht dem Umstand Rechnung, daß der Beklagte zu 2 durch sein Verhalten eine mögliche Schiffsfahrtsgefahr geschaffen hatte und es deshalb seine Pflicht war, der Gefahrenlage zu begegnen. Dazu gehörte, daß er die Wasserschutzpolizei oder die Wasser- und Schiffsfahrtsverwaltung über den Vorfall vom 10. Januar 1969 unterrichtete, zumal er als Sprengfachmann am besten darüber hätte Auskunft geben können, wie weit Sprengstücke in das Fahrwasser gefallen sein konnten. Von einer solchen Unterrichtung hätte er nur dann absehen können, wenn es nach einer Rücksprache mit der Beklagten zu 3 oder 4 gewiß gewesen wäre, daß diese den Vorfall vom 10. Januar 1969 der Wasserschutzpolizei oder der Wasser- und Schiffsfahrtsverwaltung sofort mitteilen würden, oder wenn die Beklagte zu 1 ohnehin nach jeder Sprengung an dem Widerlager das Fahrwasser im Sprengbereich nach Sprengstücken hätte absuchen lassen. Für beide Punkte hatte der Beklagte zu 2 aber keinen Anhalt.

3. Mit Erfolg greift die Revision hingegen die Feststellung des Berufungsgerichts an, die Pflichtwidrigkeit des Beklagten zu 2 sei für die Havarie des MS "VTG [REDACTED]" ursächlich gewesen.

a) Der Beklagte zu 2 hat in der Berufungsbegründungsschrift vom 3. August 1972 unter Berufung auf ein vom Gericht einzuholendes Sachverständigengutachten vorgebracht, der Betonbrocken, gegen den MS "VTG [REDACTED]" gestoßen ist, könne aus keiner Sprengung stammen, weil er keine

Spuren von Bohrlöchern für die Aufnahme der Sprengladung aufweise. Diesen Beweis hat das Berufungsgericht offenbar nicht erhoben, weil "nicht auszuschließen sei, daß das Verschwinden von Resten der Bohrlöcher auf die - bei der Sprengung am 10. Januar 1969 offenbar - zu starke Sprengladung zurückgeführt werden kann" oder "der Betonbrocken schon durch vorausgegangene Sprengungen oder durch sonstige Einflüsse, etwa Alters- oder Witterungserscheinungen, Risse gehabt hat, so daß er nicht dort gerissen zu sein braucht, wo die Bohrlöcher lagen, sondern infolge vorausgegangener Sprengung auch an anderer Stelle". Damit hat das Berufungsgericht selbst über eine nicht einfache technische Frage entschieden. Das hätte es aber nur tun können, wenn es die hierfür notwendige Sachkunde besaß. Hierzu läßt sich jedoch dem angefochtenen Urteil nichts entnehmen. Infolgedessen ist nicht auszuschließen, daß dieses infolge Nichteinholens des von dem Beklagten zu 2 beantragten Sachverständigenbeweises auf einer Verletzung des § 286 ZPO beruht.

b) Die gleichen Bedenken bestehen dagegen, daß das Berufungsgericht ohne die - von dem Beklagten zu 2 in der Berufungsbegründungsschrift vom 3. August 1972 beantragte - Zuziehung eines Sachverständigen den Vortrag des Beklagten zu 2 für unzutreffend gehalten hat, der fragliche Betonbrocken habe aufgrund der von ihm vorgenommenen Sprengungen keinesfalls bis zu der Stelle gelangen können, wo MS "VTG [REDACTED]" gegen ihn gestoßen sei.

c) Der Beklagte zu 2 hat ferner mit Schriftsatz vom 11. April 1972 unter Beweisantritt behauptet (und diesen Vortrag in der Berufungsbegründungsschrift vom 3. August 1972 wiederholt), daß dem beim Neubauamt O [REDACTED] der Beklagten zu 1 tätigen Dipl.Ing. Re [REDACTED] am 20. Januar 1969 mitgeteilt worden sei, bei einer

Sprengung an dem Widerlager seien Betonbrocken in den Kanal gefallen. Mit diesem Vorbringen hat sich das Berufungsgericht in dem angefochtenen Urteil nicht befaßt, auch den Zeugen Re[REDACTED] hierzu nicht vernommen. Darin ist ebenfalls ein Verstoß gegen § 286 ZPO zu sehen. Denn dieses Vorbringen ist für die Frage, wie sich die Beklagte zu 1 verhalten hätte oder hat, falls sie von dem Vorfall vom 10. Januar 1969 unterrichtet worden wäre oder war, nicht ohne Bedeutung.

II. Revision der Beklagten zu 3

1. Das Berufungsgericht leitet die von ihm bejahte Haftung der Beklagten zu 3 aus § 823 Abs. 1, § 831 BGB her. Da sie die teilweise Beseitigung des Widerlagers übernommen gehabt habe, sei sie ebenfalls verpflichtet gewesen, den Schiffsverkehr vor den damit verbundenen Gefahren zu sichern. Hierzu hätte sie ihren Mitarbeitern auf der Baustelle entsprechende Anweisungen geben, ihnen insbesondere auftragen müssen, sie selbst oder die zuständige Behörde zu benachrichtigen, wenn abgesprengtes Material in den Kanal falle. Das sei nicht geschehen. Auch müsse sie dafür einstehen, daß ihre Mitarbeiter auf der Baustelle den für diese erkennbar gefährlichen Vorfall vom 10. Januar 1969 nicht von sich aus den zuständigen Stellen gemeldet hätten. Irgendeinen Entlastungsbeweis habe sie insoweit nicht geführt.

2. Diesen Ausführungen ist jedenfalls dahin beizutreten, daß es zu den Pflichten der Beklagten zu 3 gehörte, ihren mit dem Abtragen des Widerlagers beauftragten Leuten von vornherein die Anweisung zu geben, daß sie die Wasserschutzpolizei oder das Kanalneubauamt der Beklagten zu 1 in O[REDACTED] oder wenigstens die eigene Geschäftsleitung benachrichtigen mußten, wenn Abbruchmaterial in das

Fahrwasser des Mittellandkanals geraten war oder gelangt sein konnte. Darin ist entgegen der Ansicht der Revision keine Überspannung der Pflichten der Beklagten zu 3 zu sehen:

Das Widerlager, dessen teilweisen Abbruch die Beklagte zu 3 als Subunternehmer der Beklagten zu 4 übernommen hatte, war nur wenige Meter von der Wasseranschnittslinie des Mittellandkanals und - ausweislich der maßstabgerechten Darstellung des Unfallbereichs in den von den Vorinstanzen beigezogenen Ermittlungsakten 30 Js 326/69 der Staatsanwaltschaft bei dem Landgericht Münster - lediglich 2,25 m vom oberen Ende der Kanalböschung entfernt. Mit Rücksicht auf diese örtlichen Gegebenheiten war es nicht ausgeschlossen, daß beim Abtragen des Widerlagers einzelne Teile desselben entweder beim Lossprengen oder beim Abräumen mit dem Bagger zumindest auf die Böschung gerieten und sodann über diese in das Fahrwasser des Kanals rollten. Dort stellten sie aber, vor allem bei größeren Abmessungen, eine erhebliche Gefahr für den Schiffsverkehr dar. Dem zu begegnen war - zumindest auch - Sache der Beklagten zu 3. Denn grundsätzlich ist derjenige verpflichtet, eine Gefahrenquelle zu beseitigen oder deren Beseitigung zu veranlassen, durch dessen Verhalten diese entstanden ist. Hierzu war im Streitfall erforderlich, daß die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung der Beklagten zu 1 unverzüglich von dem Bestehen einer Gefahrenlage Kenntnis erhielt, da sie allein über die notwendigen Erfahrungen und geeigneten Mittel für eine flächenmäßige Absuchung der Kanalsohle verfügte. Der danach bestehenden Pflicht der Beklagten zu 3, ihre Leute entsprechend anzuweisen, kann die Revision nicht entgegenhalten, daß diese die Sprengarbeiten einem selbständigen und erfahrenen Sprengmeister übertragen gehabt habe, außerdem die Beklagte zu 4 die

Abbrucharbeiten an dem Widerlager durch einen eigenen Bauingenieur habe beaufsichtigen und die Beklagte zu 1 die Arbeiten durch ihre Bediensteten habe überwachen lassen. Denn, abgesehen davon, daß Beaufsichtigung und Überwachung nur zeitweilig erfolgten, befreiten die von der Revision angeführten Umstände die Beklagte zu 3 nicht von der Pflicht, etwaigen Gefahren, welche durch den in ihrer Verantwortung stattfindenden Abbruch des Widerlagers für den Schiffsverkehr entstehen konnten, selbst in der gebotenen Weise entgegenzuwirken.

3. Mit Grund wendet sich die Revision hingegen gegen die Feststellung des Berufungsgerichts, der Pflichtverstoß der Beklagten zu 3 habe die Havarie des MS "VTG [REDACTED]" verursacht. Allerdings würde entgegen der Ansicht der Revision ein solcher Ursachenzusammenhang nicht schon dann entfallen, wenn es die Beklagte zu 1, wie die Revision meint, grob fahrlässig unterlassen haben sollte, das Fahrwasser im Sprengbereich nach Abschluß der Sprengarbeiten nach etwaigen Sprengstücken absuchen zu lassen. Denn ein derartiger Pflichtverstoß der Beklagten zu 1 hätte damit, daß diese von dem Vorfall vom 10. Januar 1969 infolge fehlender Anweisungen der Beklagten zu 3 an ihre Leute nichts erfahren und deshalb nicht sofort, wie es nach dem angefochtenen Urteil sonst der Fall gewesen wäre, das Fahrwasser abgepeilt hat, nichts zu tun. Jedoch beruht der festgestellte Ursachenzusammenhang auf einem Verstoß gegen § 286 ZPO. Insoweit kommt dieselbe Rüge zum Zuge, wie sie auch von dem Beklagten zu 2 erhoben und vorstehend unter Ziff. I 3 a) für durchgreifend erachtet worden ist.

III. Mit Rücksicht auf die Erörterungen unter Ziffer I 3 und II 3 bedarf die Sache weiterer tatsächlicher Prüfung. Deshalb war das angefochtene Urteil, soweit es zum

Nachteil der Beklagten zu 2 und 3 ergangen ist, aufzuheben und die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung an das Schiffahrtsobergericht zurückzuverweisen.

Stimpel

Bundschuh

Dr. Schulze

Dr. Skibbe

Dr. Bauer