

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 66/72

URTEIL

Verkündet am
4. März 1974
Werner,
Justizhauptsekretär
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der Stadt H[REDACTED], vertreten durch ihren
Oberbürgermeister, H[REDACTED], Rathaus,

Beklagte und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Freiherr v. [REDACTED]

gegen

G[REDACTED], Allgemeine Versicherung AG, K[REDACTED],
V[REDACTED]-Straße [REDACTED] - [REDACTED], vertreten durch die Vorstands-
mitglieder Wilhelm B[REDACTED] und Gerhard S[REDACTED], daselbst,

Klägerin und Revisionsbeklagte,

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

Streithelfer der Klägerin:

Diplomkaufmann Willy E[REDACTED], K[REDACTED],
A[REDACTED]-S[REDACTED]-Straße [REDACTED], als Konkursverwalter
über das Vermögen der Firma C[REDACTED] GmbH, K[REDACTED],

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 4. März 1974 durch den Vorsitzenden Richter Stimpel und die Richter Dr. Schulze, Fleck, Dr. Bauer und Bundschuh

für Recht erkannt:

Die Revision gegen das Urteil des Schifffahrtsobergerichts Karlsruhe vom 4. April 1972 wird auf Kosten der Beklagten zurückgewiesen. Die Beklagte hat auch die Revisionskosten des Streithelfers zu tragen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Am 25. Mai 1967 drang in die Räume 2 und 3 des SK "S [REDACTED]" (1.242 t) Wasser ein, während der Kahn am linken (westlichen) Ufer des Kanalhafens H [REDACTED] - Kopf zu Berg - vor Anker lag. Dadurch verdarb ein Teil der in diesen Räumen befindlichen Ladung.

Die Klägerin hat als Ladungsversicherer die Schäden der Ladungsinteressenten ersetzt. Sie nimmt nunmehr - aus abgetretenem oder übergegangenem Recht - die beklagte Stadt H [REDACTED] in Höhe des von ihr an die Ladungsinteressenten gezahlten Betrages sowie auf Ersatz der

- 3 -

Havarieschäden des Kahneigners in Anspruch. Sie hat beantragt, die Beklagte zur Zahlung von 52.055,35 DM nebst Zinsen zu verurteilen. Sie wirft der Beklagten vor, die Verkehrssicherungspflicht für den Kanalhafen schuldhaft verletzt zu haben. Dadurch hätten mehrere Betonplatten der Größe 400 x 400 x 150 mm, die aus von der Rechtsvorgängerin der C GmbH für die Beklagte durchgeführt und zur Unfallzeit längst abgeschlossenen Böschungsarbeiten hergerührt hätten, unter Wasser auf der an sich völlig glatten Kanalböschung (Neigung 1 : 2) gelegen. Von diesen habe eine ein Loch in eine steuerbordseitige Kimmplatte des Kahnes gedrückt.

Die Beklagte hat Klagabweisung beantragt. Sie bestreitet, daß der Kahn auf die von der Klägerin behauptete Weise leck geworden sei. Auch stellt sie jede Verletzung ihrer Verkehrssicherungspflicht in Abrede. Vorsorglich macht sie ein Mitverschulden des Kahn-schiffers geltend.

Das Schiffsgerichtsgericht und das Schiffsgerichtsgericht haben den Klageanspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Mit der Revision, deren Zurückweisung die Klägerin und deren Streithelfer beantragen, verfolgt die Beklagte den Antrag auf Klagabweisung weiter.



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



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

Entscheidungsgründe:

1. Das Berufungsgericht hält die Beklagte nach den Vorschriften der §§ 823, 831, 31, 89 und 276 BGB für verpflichtet, die den Ladungsinteressenten und dem Kahn-eigner durch die Havarie entstandenen Schäden zu ersetzen, weil sie diese durch eine schuldhafte Verletzung der ihr obliegenden Verkehrssicherungspflicht verursacht habe. Hierzu hat das Berufungsgericht näher ausgeführt:

Am 21. Mai 1967 hätten Kinder im Unfallbereich eine Anzahl von Betonplatten ins Wasser geworfen, die dort nach Abschluß von Erneuerungsarbeiten an der westlichen Kanalböschung schon längere Zeit in einem Stapel auf dem Leinpfad gelegen hätten. Gegen eine solche Platte sei am 25. Mai 1967 der auf 2,20 m abgeladene SK "S [REDACTED]" während des Stilliegens geraten und beschädigt worden. Hierzu wäre es nicht gekommen, wenn die Beklagte, deren Hafenamt bereits seit dem 21. Mai 1967 durch eine Mitteilung der Wasserschutzpolizei von dem Treiben der Kinder unterrichtet gewesen sei, dafür gesorgt hätte, daß die Schifffahrt durch besondere Zeichen auf die ihr beim Stilliegen im Böschungsbereich durch die kantigen und eckigen Betonplatten drohende Gefahr hingewiesen worden wäre. Das pflichtwidrig unterlassen zu haben, gereiche der Beklagten zum Vorwurf, selbst wenn sie schon vor der Havarie des SK "S [REDACTED]" die Rechtsvorgängerin der C [REDACTED] GmbH mit der Entfernung der Steine beauftragt haben sollte.

2. Die Revision greift diese Ausführungen ohne Erfolg an.

a) Das Berufungsgericht hat die Feststellung, der Kahn sei durch eine auf der Unterwasserböschung liegende Betonplatte beschädigt worden, wie folgt, begründet:

Nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme stehe fest, daß die Betonplatten sich nicht nur, wie die Beklagte vorgebracht habe, im Bereich des 3,30 m tiefen Böschungsfußes, sondern auch weiter oberhalb, auf der Böschung selbst, befunden hätten. Ferner sei auf Grund der Aussage des Kahnschiffers S [REDACTED], der nach dem Festmachen die Wassertiefe an der Steuerbordseite des SK "S [REDACTED]" mit der Schlaggerte geprüft habe, bewiesen, daß diese dort 2,30 bis 2,40 m betragen habe. Demgemäß habe der Kahn nur etwa 4,70 bis 4,90 m von der westlichen Wasseranschnittslinie entfernt gelegen und nicht, wie der Schiffer S [REDACTED] zunächst vor der Wasserschutzpolizei bekundet habe, 6 bis 7 m. Auf Grund dieser Umstände sei "nach dem ersten Anschein auch bewiesen, daß die Beschädigung durch einen der Steine verursacht worden sei". Hinzu komme, daß der Taucher P [REDACTED] unter den an der Unfallstelle auf der Böschung liegenden Betonplatten eine gefunden habe, die Menninge und Farbspuren aufgewiesen und Spuren von Gewalteinwirkung gezeigt habe. Auch der für den Versicherer der Beklagten tätig gewordene Experte S [REDACTED]-B [REDACTED] habe diese Platte gesehen und daran Farbspuren festgestellt, wie sie entweder von einem Grundanstrich aus Menninge oder einem Rostbesatz der Kimmplatten herrühren könnten. Gegen die Glaubwürdigkeit

der Zeugen spreche nicht, daß das Berufungsgericht an den von ihm in Augenschein genommenen Betonplatten keine Farbspuren erkannt habe, da die Beklagte "den fraglichen Stein am 31. Mai 1967 in ihren Herrschaftsbereich genommen hat und nunmehr über seinen Verbleib oder seine Identität mit einem der von der Wasserschutzpolizei verwahrten (und sodann an das Berufungsgericht übersandten) Steine nichts mehr bewiesen werden kann".

Die Revision meint, das Berufungsgericht habe von einem Anscheinsbeweis zu Gunsten der Klägerin nicht ausgehen können, weil ein solcher Beweis nur auf festgestellte Tatsachen gegründet werden könne. Hieran fehle es jedoch insoweit, als das Berufungsgericht aus der mit der Schlaggerte gepeilten Wassertiefe von 2,30 bis 2,40 m geschlossen habe, SK "S [REDACTED]" habe von der westlichen Wasseranschnittslinie nur 4,70 bis 4,90 m entfernt gelegen. Dabei übersieht die Revision, daß dieser "Schluß" in Wahrheit eine tatsächliche Feststellung beinhaltet, die zum einen auf den Angaben des Kahnschiffers über die an der Steuerbordseite des SK "S [REDACTED]" gemessene Wassertiefe und zum anderen auf der - vom Wasser- und Schifffahrtsamt H [REDACTED] im Maßstab von 1 : 100 gefertigten - Zeichnung des Querschnitts des westlichen Neckarufers bei Kilometer 111,700 (Liegestelle des SK "S [REDACTED]") beruht.

Die weitere Rüge der Revision, das Berufungsgericht habe die von dem Taucher P [REDACTED] entdeckte, Farbspuren aufweisende Betonplatte "nicht als Beweismittel heranziehen"

dürfen, weil wegen des zwischenzeitlichen Verschwindens der Platte nicht nachweisbar sei, daß die Farbspuren von SK "S [REDACTED]" stammten, ist ebenfalls unbegründet. Die Revision beachtet nicht, daß das Verschwinden der Platte darauf beruht, daß sich die Beklagte die Platte am 31. Mai 1967 von der Ehefrau des Kahnschiffers hat aushändigen lassen, sodann aber nicht für eine sorgfältige Aufbewahrung dieses Beweismittels gesorgt hat, weshalb es dem Berufungsgericht nicht vorgelegt werden konnte. In einem solchen Falle bestehen keine rechtlichen Bedenken dagegen, daß das Berufungsgericht zu Lasten der Beklagten angenommen hat, die Farbspuren rührten von dem Kahn her (vgl. BGH, Urt. v. 16. 4. 55 - VI ZR 72/54, LM Nr. 2 zu § 282 ZPO).

b) Der Revision kann nicht gefolgt werden, soweit sie meint, das Berufungsgericht habe die Anforderungen an die der Beklagten als Hafenunterhaltungspflichtige obliegende Verkehrssicherungspflicht überspannt. Zwar ist es richtig, daß die Beklagte in der schriftlichen Klagerwiderung unter Beweisantritt vorgetragen hat, sie habe unverzüglich nach Bekanntwerden der Beobachtung der Wasserschutzpolizei die Rechtsvorgängerin der C [REDACTED] GmbH fernmündlich mit der Entfernung der Betonplatten beauftragt; auch habe diese deren umgehende Wegräumung ausdrücklich zugesagt. Ferner trifft es zu, daß die Beklagte dieses Vorbringen in der schriftlichen Berufungsbegründung wiederholt und erklärt hat, die Rechtsvorgängerin der C [REDACTED] GmbH habe ihr ausdrücklich zugesichert, für eine sofortige Beseitigung der Platten zu sorgen. Das genügte jedoch, wie das Berufungsgericht

mit Recht angenommen hat, nicht, um die der Beklagten obliegende Verkehrssicherungspflicht vollständig zu erfüllen:

Zunächst einmal mußte die Beklagte damit rechnen, daß einzelne der von Kindern ins Wasser geworfenen Betonplatten der Größe 400 x 400 x 150 mm nicht bis zu dem 3,30 m tiefen Böschungsfuß gerutscht, sondern auf der von der Wasseranschnittslinie bis zum Böschungsfuß rund 7 m breiten Böschung liegengeblieben waren. Dort stellten sie aber insbesondere wegen ihrer kantigen und eckigen Form sowie mit Rücksicht auf die sonst völlig glatte Oberfläche der mit Betonplatten abgedeckten Böschung eine unmittelbare Gefahr für jeden Stillieger dar, der entsprechend den für den Hafen H. geltenden schiffahrtspolizeilichen Vorschriften den Liegeplatz so nahe am Ufer wählte, wie es der Tiefgang des Fahrzeugs erlaubte. Denn bei einem Absenken des Schiffskörpers, wie es während der Vorbeifahrt eines anderen Fahrzeugs oder infolge der üblichen Wasserstandsschwankungen innerhalb einer Stauhaltung stets erfolgen kann, konnte es zu Berührungen mit einer der auf der Böschung liegenden Betonplatten und bei den starken hierbei nur punktförmig auf den Schiffskörper einwirkenden Kräften auch leicht zu dessen Beschädigung kommen. Diese - mögliche - Gefahr bestand so lange, bis die Betonplatten von der Böschung entfernt waren. Deshalb durfte sich die Beklagte nicht mit dem Auftrag hierzu und der Zusicherung seiner sofortigen Erledigung begnügen. Vielmehr mußte sie, bis es dazu durch die auswärts in Kehl/Rhein ansässige Rechtsvorgängerin der Comex GmbH gekommen war, dafür sorgen, daß kein

Fahrzeug sich an der gefährlichen Uferstelle ohne einen genügend sicheren Uferabstand hinlegte. Das ist nicht erfolgt. Hierin ist ein schuldhafter Verstoß der Beklagten gegen ihre Verkehrssicherungspflicht zu sehen.

3. Das Berufungsgericht hat ein Mitverschulden des Schiffers Scheil von SK "S [REDACTED]" an der Havarie seines Fahrzeugs verneint. Der Kahn habe bei dem guten Ausbau der Böschung nicht zu nahe am Ufer gelegen oder noch besonders mit Schorpbäumen gesichert werden müssen. Auch habe Schiffsführer S [REDACTED] nicht mit Betonplatten auf der Böschung rechnen müssen. Zwar habe seine Ehefrau ausgesagt, sie habe bei früheren Reisen schon beobachtet, daß sich nach Fertigstellung der Uferarbeiten noch Steine am Ufer befunden hätten, die einmal aufgeschichtet waren, einmal durcheinander lagen, und daß sich Kinder und Jugendliche an den Steinen zu schaffen gemacht hätten. Damit stehe jedoch nicht fest, daß Schiffsführer S [REDACTED] das gleiche aufgefallen oder mitgeteilt oder für ihn erkennbar gewesen sei, daß Betonplatten ins Wasser geworfen wurden.

Auch gegen diese Ausführungen wendet sich die Revision ohne Erfolg. Daß der Schiffer des SK "S [REDACTED]" beim Loten mit der Schlaggerte nicht die nötige Sorgfalt beachtet habe, ist neuer Tatsachenvortrag und in der Revisionsinstanz unbeachtlich (§ 561 Abs. 1 ZPO). Wieso er bei den besonderen Gegebenheiten des Falles mit seinem Fahrzeug zu nahe am Ufer gelegen haben soll, vermag die Revision nicht aufzuzeigen. Wenn ihm auf früheren Reisen nicht dasselbe wie seiner Ehefrau

aufgefallen sein sollte, so berührt das die Entscheidung des eine spätere Reise betreffenden Streitfalls nicht. Denn insoweit kommt es darauf an, daß er nach den konkreten, beim Aufsuchen des Liegeplatzes erkennbaren Umständen mit einer Gefahr rechnen mußte, wie sie sich alsdann verwirklicht hat. In dieser Richtung fehlt aber ein hinreichend substantiierter Vortrag der Beklagten.

Demnach war ihre Revision zurückzuweisen.

Stempel Dr. Schulze Fleck Dr. Bauer Bundschuh