

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 97/66

URTEIL

Verkündet am

8. Juli 1968

Heil,
Justizhauptsekretär
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der Bundesrepublik Deutschland (Wasser- und Schifffahrts-
verwaltung), vertreten durch die Wasser- und Schifffahrtsdirektion
in B [REDACTED], B [REDACTED], F [REDACTED],

Klägerin und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED]

gegen

den Schiffseigner Jacob van S [REDACTED], R [REDACTED]/Holland,
B [REDACTED] H [REDACTED],

Beklagten und Revisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED].

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 8. Juli 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 Klägerin wird das Urteil des Hanseatischen Schiffahrtsobergerichts zu Hamburg vom 26. Mai 1966 aufgehoben. Die Sache wird zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung an das Berufungsgericht, auch über die Kosten der Revisionsinstanz, zurückverwiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Klage und Widerklage werden darauf gestützt, daß das Binnenmotorschiff "Kalypso" des Beklagten am 16. Juli 1960 im Küstenkanal beim Berühren der Kanalböschung eine oder mehrere Riegelminen auslöste und durch die Explosion schwer beschädigt wurde, so daß es sich auf Grund setzte. Die Wasserstraßenverwaltung hat auf Ersuchen des Beklagten einen Schwimmgreifer zum Entlöschten der Schrottladung des Schiffes an die Unfallstelle entsandt. Sie berechnet dafür ein Entgelt von 5 510,28 DM, das sie mit der Klage geltend macht. Der Beklagte fordert mit seiner Widerklage Ersatz der ihm durch den Unfall entstandenen Schäden, die er auf insgesamt 96 875,91 DM berechnet. Er ist der Auffassung, daß die Klägerin ihrer Verkehrssicherungspflicht hinsichtlich des Kanals nicht gehörig nachgekommen sei.

Das Gelände beiderseits des Küstenkanals war gegen Ende des zweiten Weltkrieges noch in gewissem Umfang Kriegsschauplatz. In diesem Zusammenhang sind erhebliche Mengen von Munition, Waffen und Sprengkörpern in den Kanal abgesenkt worden. Bald nach Kriegsende sind die Wasserstraßenämter daran gegangen, die ihnen unterstehenden Wasserstraßen wieder befahrbar zu machen. Im Jahre 1946 wurde von der Militärregierung die Erlaubnis gegeben, den Wasserstand u.a. des Küstenkanals, abzusenken, um die Suche nach Waffen und Munition zu erleichtern. Später wurde mit Hilfe eines Schleppseils die Kanalsohle abgetastet und wurden aufgefundene Hindernisse beseitigt. Der Verwaltung gingen auch von der Bevölkerung vielfach Hinweise über vermutliche Fundstellen zu. Die Räumung der festgestellten Waffen, Munition und Sprengkörper wurde von Kommandos der Landesregierung durchgeführt. Die Klägerin selbst hatte keine eigenen Arbeitskommandos hierfür zur Verfügung.

Aufgrund von Meldungen aus der Bevölkerung bat die Kanalmeisterei Surwold das Bombenräumkommando mit Schreiben vom 21. Juni 1951 um Nachsuche bei Kilometer 41,6 Nordseite, da dort vier Riegelminen von der Uferböschung aus in den Kanal abgesenkt worden sein sollten; der Maurer Knelangen sollte die genaue Lage der Munition angeben können. Das Bombenräumkommando berichtete daraufhin mit Schreiben vom 27. Juli 1951, daß die von Knelangen bezeichneten Stellen auf der Kanalnordseite bei Kilometer 41,6 aufgegraben und nach Munition untersucht worden seien. Die Nachsuche sei ergebnislos verlaufen. Auch sei beim Abharken der Steinböschung des Kanals keine Munition gefunden worden. Es sei anzunehmen, daß die bezeichnete Munition bereits von der Firma K [REDACTED] im September 1948 geräumt worden sei. Eine Gefahr für die Schifffahrt bestehe an der bezeichneten Stelle nicht. In ihrer Stellungnahme



hierzu an das Wasser- und Schiffsamt Oldenburg führte die Kanalmeisterei Survold am 3. August 1951 aus, daß bei der Absenkung des Kanalwasserstandes im Jahre 1946 um rd. 1,40 m bei Kilometer 41,6 keine Munition gefunden worden sei. Nach Mitteilung des Bombenräumkommandos hätten die Minen nach Angabe von Knelangen oberhalb des Wasserspiegels auf den Leinpfad vergraben worden sein sollen. Es müsse aber angenommen werden, daß ein Teil doch in den Kanal abgesenkt worden sei. Da die Böschungen an den bezeichneten Stellen nur mittels einer Harke von Land aus abgesucht worden seien, könne von einer 100 %igen Beseitigung nicht die Rede sein. Dem Räumkommando sei daher aufgegeben worden, die bezeichneten Stellen nach Erledigung anderer Arbeiten mit dem Räumgerät abzuharken und die Böschungen durch Tauchereinsatz absuchen zu lassen. In dem entsprechenden Bericht des Räumkommandos heißt es hierzu, daß am 31. Juli 1952 auf der Strecke von 41,575 bis 41,625 die Nordböschung durch Taucher ohne Ergebnis abgesucht worden sei. In den folgenden Jahren haben an der Unfallstelle und in deren Nähe keine weiteren Sucharbeiten mehr stattgefunden.

Im Jahre 1950 oder 1953 brachte das Institut Dr. Förster in Reutlingen ein Suchgerät für Wasserortung heraus. Damit soll sich das Vorhandensein ferromagnetischer Teile im Erdboden oder im Wasser nachweisen lassen. Dieses Gerät ist von dem Tauch- und Bergungsunternehmen K [REDACTED], O [REDACTED], u.a. im Jahre 1959 bei Suchaktionen im Küstenkanal im Auftrage der Klägerin verwendet worden.

Am 16. Juli 1960 fuhr MS "Kalypso" auf dem Küstenkanal von Oldenburg in westlicher Richtung zu Berg. Bei Sedelsberg lief es aus dem Ruder und scherte nach Steuerbord

zum Nordufer hin aus. Dabei berührte es die Böschung mit dem Vorschiff und löste eine Minenexplosion aus, so daß ein erhebliches Leck entstand. Das Schiff lief noch ein kurzes Stück weiter, bevor es auf Grund aufsetzte. Dann lag sein Bug bei Kilometer 41,685. Seine Schrottladung mußte geleichtert werden.

Nach dem Unfall hat der Unternehmer K[REDACTED] die Unfallstelle auf eine Länge von 220 m mit Tauchern abgesehen. In seinem Bericht vom 15. August 1960 hierüber führt er aus, daß trotz sorgfältigster Nachsuche mit Hilfe der Förstersonde keine Sprengkörper festgestellt worden seien. Es seien nur diverse Eisenteile, auch Teile einer detonierten Riegelmine an der Stelle gefunden worden, an der die Havarie des MS "Kalypso" stattgefunden habe. Es könne sich dabei nicht nur um eine Mine gehandelt haben, sondern um mindestens zwei, da das Loch in der Böschung so groß sei, daß es kaum von nur einer Mine herrühren könne.

Die Klägerin ist der Auffassung, die Kanalböschung, die nicht für die ordnungsgemäße Benutzung der Wasserstraße bestimmt sei, unterliege nicht ihrer Verkehrssicherungspflicht. Sie habe im übrigen alles zur Beseitigung von Gefahren an der Unfallstelle Erforderliche getan. Die Vermutung, daß dort Sprengkörper versenkt worden seien, habe sich aufgrund der Taucheruntersuchungen als unbegründet herausgestellt. Zu späteren Nachforschungen mit verbesserten Suchmethoden sei sie nicht mehr verpflichtet gewesen. Der Unfall sei im übrigen in erster Linie auf das Verschulden der Schiffsführung zurückzuführen.

Der Beklagte habe seine Verpflichtung zur Zahlung der durch den Einsatz des Schwimmgreifens bei der Leich-

terung des MS "Kalypso" entstandenen Kosten mündlich und schriftlich anerkannt.

Der Beklagte hält die von der Klägerin durchgeführten Suchmaßnahmen an der Unfallstelle für unzureichend. Nach dem Hinweis von Knelangen habe die Klägerin sich insbesondere nicht mit den bis 1952 durchgeführten Suchaktionen begnügen dürfen, sondern die Gefahrenstelle mit der einige Zeit später verfügbaren Förstersonde absuchen müssen. Zumindest hätte die Klägerin an der Unfallstelle Warntafeln aufstellen oder die den Kanal benutzende Schifffahrt in anderer geeigneter Weise warnen müssen.

Das Schifffahrtsgericht hat der Klage stattgegeben und die Widerklage abgewiesen. Das Schifffahrtsobergericht hat die Klage abgewiesen und die Widerklage dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt.

Mit der Revision, um deren Zurückweisung der Beklagte bittet, erstrebt die Klägerin die Wiederherstellung des schifffahrtsgerichtlichen Urteils.

Entscheidungsgründe:

I. Das Berufungsgericht ist der Auffassung, das Verhalten der Klägerin sei unter dem Gesichtspunkt der Verkehrssicherungspflicht und nicht unter dem der Amtshaftung zu würdigen. Dem ist nach dem damaligen Stand der Gesetzgebung entsprechend der ständigen Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs (vgl. BGHZ 37, 69, 70) zuzustimmen, da die Klägerin den Verkehr auf der Bundeswasserstraße Küstenkanal eröffnet hat und ihren Behörden obliegt, die notwen-

digen Vorkehrungen gegen Gefahren zu treffen, die sich aus diesem Verkehr ergeben. Entgegen der Ansicht der Revision bezieht sich die Verkehrssicherungspflicht auf Kanälen nicht nur auf das dem durchgehenden Verkehr dienende Fahrwasser, sondern auch auf die Böschungen, die die Klägerin in ordnungsgemäßem Zustand zu erhalten hat. Nur der Umfang der Verkehrssicherungspflicht und dementsprechend das Maß der von der Klägerin anzuwendenden Sorgfalt kann verschieden sein je nach dem Verkehr, mit dem an der betreffenden Stelle zu rechnen ist. Zwar müssen nach § 84 Nr. 2 BSchSO Schlepper und Selbstfahrer vor und während der Fahrt genügenden Abstand von den Ufern halten. Andererseits muß nach § 80 BSchSO bei unsichtigem Wetter unter Umständen angehalten und dabei das Fahrwasser so weit wie möglich freigemacht werden. Hierbei und selbst bei durchgehender Schifffahrt wird nicht immer auszuschließen sein, daß ein Schiff - verschuldet oder unverschuldet - die Böschung berührt. Selbstverständlich muß und kann eine Böschung nicht in einen solchen Zustand versetzt werden, daß ein in Fahrt befindliches, die Böschung berührendes Schiff nicht beschädigt wird. Wohl aber muß die Böschung von Sprengkörpern jeder Art freigehalten werden. Die Revision hat nicht recht, wenn sie meint, allein der Umstand, daß die Berührung der Kanalböschungen durch Schiffe aus Gründen des Uferschutzes nicht erlaubt sei - dabei kann dahingestellt bleiben, wie weit ein solches Verbot reicht -, enthebe die Klägerin der Verpflichtung, selbst offensichtlich von einer Böschung ausgehende Gefahren (hier Sprengstoffe in der Böschung) von den Schiffen fernzuhalten. Gerade das Gegenteil ist richtig. Nicht zu entscheiden ist, ob die Beseitigung der von Sprengstoffen in Kanälen ausgehenden Gefahren nicht auch eine Aufgabe der Polizei ist.

II. Das Berufungsgericht ist der Ansicht, die Klägerin habe in den Jahren 1951/52 ihrer Verkehrssicherungspflicht genügt, indem sie die von dem Maurer Kn [REDACTED] bei km 41,6 aufgezeigte Stelle auf dem Leinpfad habe aufgraben und die Nordböschung auf der Strecke zwischen km 41,575 bis km 41,625, d.h. je 25 m, beiderseits der ursprünglichen Fundstelle durch Taucher habe absuchen lassen; eine bessere Untersuchungsmethode als das Absuchen durch Taucher habe es damals nicht gegeben. Das ist aus Rechtsgründen nicht zu beanstanden.

Im angefochtenen Urteil wird weiter ausgeführt: Das erfolglose Bemühen, die Minen aufzufinden, habe den Verdacht, sie seien ins Wasser geworfen worden, nicht beseitigt. Dafür habe die Taucheruntersuchung nicht ausgereicht. Auch sei es sehr viel näherliegend anzunehmen, daß jemand die Minen aus dem Erdloch, in dem Kn [REDACTED] sie gesehen gehabt habe, herausgeholt und ins Wasser geworfen habe als davon auszugehen, daß Dritte sie mitgenommen oder sonst unschädlich gemacht haben könnten. Der fortbestehende Verdacht und die Tatsache, daß in den folgenden Jahren der Klägerin bekannt geworden sei, daß mit der sogenannten Förstersonde sehr günstige Ergebnisse bei der Suche nach eisenhaltigen Körpern erzielt worden seien, hätten die Klägerin veranlassen müssen, u.a. auch diese Verdachtsstelle neu überprüfen zu lassen. In eingehender Darlegung und Würdigung der Umstände des Falles kommt das Schiffahrtsobergericht zu der Überzeugung, daß die Riegelminen mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit gefunden worden wären, wenn die Klägerin die verdächtige Stelle bei km 41,6 nach beiden Seiten hin hätte absuchen lassen. Da zwischenzeitlich die ganz erhebliche Verunreinigung des Kanals mit Sprengkörpern, Waffen und Munition festge-

stellt worden sei und sich herausgestellt habe, daß die früheren Suchmethoden nicht verläßlich gewesen seien, hätte die Klägerin ihre über ihre früheren Untersuchungen vorliegenden Aktenunterlagen erneut durchsehen und auf Grund der jedenfalls 1959 vorliegenden Erfahrungen zu dem Ergebnis gelangen müssen, daß eine erneute Suche unabweislich sei.

Mit Rücksicht darauf, daß bei der Explosion von Minen nicht nur Sachwerte, sondern Menschenleben auf dem Spiele stehen, hat das Berufungsgericht die an die Sorgfaltspflicht der Klägerin zu stellenden Anforderungen nicht überspannt. Nachdem die im angefochtenen Urteil festgestellten günstigen Erfahrungen mit der Förstersonde der Klägerin bekanntgeworden waren, wäre es sogar notwendig gewesen, daß die Wasser- und Schifffahrtsämter in einer allgemeinen Weisung auf das Ortungsgerät aufmerksam gemacht worden wären mit dem Auftrag, bekannte Verdachtstellen mit dem Gerät erneut abzusuchen. Von den zahlreichen Revisionsrügen, die sich im wesentlichen gegen die tatrichterliche Würdigung richten, greift jedoch eine durch.

Im angefochtenen Urteil ist festgestellt, daß sich das Erdloch, in dem Kn [REDACTED] die Minen gesehen hatte, bei km 41,6 befunden habe und dementsprechend bei der Taucheruntersuchung am 31. Juli 1952 die Strecken von je 25 m beiderseits der ursprünglichen Fundstelle, nämlich die Strecke von km 41,575 bis km 41,625, abgesucht worden sei. Ferner ist festgestellt, daß sich der Bug des Schiffes nach dem Festfahren bei km 41,685 befand. Dagegen fehlt es an einer genauen Feststellung, wo sich die Explosion ereignet hat. Das Berufungsgericht führt hierzu nur aus, das

Schiff sei nach der Explosion noch ein kurzes Stück weitergelaufen. Auch hat es ergänzend auf den Tatbestand des Schifffahrtsgerichtsurteils Bezug genommen. Das Schifffahrtsgericht hat auf Seite 2 seines Urteils ausgeführt, es sei nicht sicher festgestellt, wo der Unfall selbst erfolgt sei; das Schiff sei nach der Explosion noch etwa zwei Minuten lang weitergelaufen. Bei Zugrundelegung dieses Zeitraums erscheint es nicht ausgeschlossen, daß das Schiff noch etwa 130 m weitergefahren ist. Ferner hat das Berufungsgericht festgestellt, bei der Nachsuche im Jahre 1960 seien Teile der detonierten Riegelmine an der Stelle gefunden worden, an der die Havarie stattgefunden habe. Wo dies war, wird aber nicht gesagt.

Die Revision rügt in diesem Zusammenhang mit Recht, das Berufungsgericht habe den Vortrag der Klägerin übergangen, wonach sich nach ihren späteren Feststellungen Explosionspuren bei km 41,556 befunden hätten. Die Richtigkeit dieser Behauptung ist für die Revisionsinstanz zu unterstellen. Dann bedarf es aber tatrichterlicher Erwägungen, ob der ursächliche Zusammenhang zwischen der Unterlassung der erneuten Nachsuche mit Hilfe der Förstersonde und dem Unfall gegeben ist. Es wird zu prüfen sein, ob mit der Förstersonde eine weitere Strecke oberhalb und unterhalb des Erdlochs abgesucht werden mußte als bei der Taucheruntersuchung im Jahre 1952. Unter Feststellung des Gewichts einer solchen Mine wird darzulegen sein, ob jemand derart gefährliche Gegenstände auf die in Betracht kommende Strecke mit sich herumträgt, bevor er sie ins Wasser wirft, insbesondere ob anzunehmen ist, daß er mindestens zwei Minen an der gleichen Stelle in den Kanal versenkt hat. Auch bedarf es der Erörterung, ob und welche Anhaltspunkte - der Klägerin erkennbar - etwa dafür vorliegen, daß die Minen durch Wasserbewegung oder sonstige

Ereignisse an die erheblich oberhalb des Erdlochs befindliche Unfallstelle geraten konnten. Von allen diesen Umständen wird es abhängen, ob das Berufungsgericht die Überzeugung gewinnt, daß die Minen aus dem Erdloch stammen und die Klägerin es schuldhaft unterlassen hat, die Strecke vom Erdloch bis zur Explosionsstelle mit der Förstersonde absuchen zu lassen.

Hiernach mußte das angefochtene Urteil aufgehoben werden. Für die weitere Verhandlung mag darauf hingewiesen werden, daß der Beklagte den Unfallort zu beweisen hat, da die Lage des Unfallortes zu den haftungsbegründenden Tatsachen gehört.

In der Revisionsinstanz hat die Klägerin vorgetragen, die Berührung der Böschung sei in jedem Falle geeignet gewesen, zu einer schweren Beschädigung des Schiffes und zu einem Absinken zu führen. Dem kann nicht zugestimmt werden. Die Klägerin hätte schon besondere Umstände dartun müssen, die die Feststellung solcher Schadensfolgen nach § 287 ZPO rechtfertigen würden. Ohne Rechts-

fehler hat das Berufungsgericht ausgeführt, bei bloßer Berührung mit der Böschung sei allenfalls mit einer Schramme oder Einbeulung zu rechnen gewesen.

Dr. Kuhn

Dr. Nörr

Dr. Schulze

Stempel

Bundesrichter Dr. Schubath
ist beurlaubt, ortsabwesend und daher an der Beifügung seiner Unterschrift gehindert
Dr. Kuhn