

6

Nachschlagewerk: ja
BGHZ: nein

BGB § 823 Dc; BinnSchG § 27

Zur Verkehrssicherungspflicht des Bauunternehmers für
den Ladeplatz von Schiffen, die zur Abfuhr von Aushub-
material bei einer Hafenverbreiterung eingesetzt werden.

BGH, Urt. v. 27. Januar 1977 - II ZR 6/75 - Schiffahrtsober-
gericht Köln
Schiffahrtsgericht
Duisburg-Ruhrort

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 6/75

URTEIL

Verkündet am

27. Januar 1977
Spengler,
Justizangestellte
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der Versicherungs-Agentur M [REDACTED] & F [REDACTED],
Inhaber K [REDACTED] B [REDACTED], T [REDACTED], Ha [REDACTED],

Klägerin und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. K [REDACTED] -

gegen

die Baugesellschaft mbH S t [REDACTED] & R [REDACTED],
Sch [REDACTED]straße [REDACTED], G [REDACTED],

Beklagte und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Prof. Dr. N [REDACTED] -

6

- 2 -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 27. Januar 1977 durch den Vorsitzenden Richter Stimpel und die Richter Dr. Schulze, Dr. Bauer, Dr. Kellermann und Bundschuh

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Klägerin wird das Urteil des Schifffahrtsobergerichts Köln vom 25. Oktober 1974 aufgehoben.

Die Sache wird zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung, auch über die Kosten der Revision, an das Berufungsgericht zurückverwiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Klägerin hat die Motorschute "D [REDACTED]" (659 t) gegen die Gefahren der Schifffahrt versichert. Die Schute geriet am 17. September 1971, als sie von der mit Aushubarbeiten zur Verbreiterung des Außenhafens Gelsenkirchen beauftragten Beklagten beladen wurde, gegen ein unter der Wasseroberfläche befindliches Spundwandstück und erhielt ein Leck im Rumpf. Das Spundwandstück gehörte zu einer Spundwand, deren größerer Teil die Wasseroberfläche überragte; es lief - sich abschrägend - etwa 15 bis 16 m quer in den Rhein-Herne-Kanal hinein; seine Oberfläche war auf den letzten 12,8 m nicht mit Abdeckplatten versehen und deshalb scharfkantig.

Die Klägerin nimmt - aus übergegangenem Recht - die Beklagte wegen des Havarieschadens der Interessenten der Motorschute in Anspruch. Sie hat beantragt, die Beklagte zur Zahlung von 47.903,62 DM nebst Zinsen zu verurteilen.



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



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

Sie wirft der Beklagten vor, das Spundwandstück nicht ordnungsgemäß als Gefahrenstelle gekennzeichnet zu haben. Das hätte sie um so mehr tun müssen, weil ihre Leute bei den Aushubarbeiten die - fehlende - Abdeckung des Spundwandstücks abgerissen hätten. Ferner gehe zu ihren Lasten, daß ihr Vorarbeiter Li dem Schiffsführer der Schute fälschlich erklärt habe, die Spundwand sei auch unter der Wasseroberfläche mit Abdeckplatten versehen, er könne sein Fahrzeug unbedenklich gegen die Spundwand legen.

Demgegenüber hat die Beklagte bestritten, daß ihre Leute einen Teil der Abdeckung der Spundwand weggerissen oder den Schiffer der Schute fälschlich über deren Beschaffenheit unterrichtet hätten. Vielmehr hätten sie ihn ausdrücklich darauf hingewiesen, daß die Spundwand sich unter Wasser fortsetze. Jedoch habe er es unterlassen, sich genauer über das unter Wasser verlaufende Spundwandstück zu orientieren, und es nur mit dem Fliegerhaken abgetastet.

Das Schifffahrtsgericht und das Schifffahrtsobergericht haben die Klage abgewiesen. Mit der Revision verfolgt die Klägerin den Klageanspruch weiter. Die Beklagte hat beantragt, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

Die Revision wendet sich gegen das angefochtene Urteil mit Erfolg.

1. Allerdings trifft es nicht zu, daß der Klage schon aufgrund der Vorschrift des § 27 BinnSchG stattzugeben sei. Die Vorschrift gehört zu den Bestimmungen, welche die frachtrechtlichen Beziehungen zwischen Absender und Frachtführer regeln. Sie sieht, soweit das hier inter-

essiert, vor, daß der Frachtführer das Schiff zur Ein-
nahme der Ladung an dem ihm von dem Absender angewiesenen
Platz hinzulegen hat (Absatz 1), jedoch der Absender sein
Weisungsrecht verliert, falls er dem Frachtführer trotz
Aufforderung keinen geeigneten Ladeplatz bezeichnet
(Absatz 2 Satz 1); auch muß er diesem, sofern dadurch die
Ladezeit überschritten wird, Liegegeld bezahlen (vgl.
Vortisch/Zschucke, Binnenschiffahrts- und Flößereirecht
3. Aufl. BSchG § 27 Anm. 5 b). Das alles hat aber nichts
mit der zwischen den Parteien streitigen Frage zu tun, ob
oder unter welchen Voraussetzungen der Absender Ersatz zu
leisten hat, wenn das Schiff infolge der Beschaffenheit des
Ladeplatzes beschädigt worden ist. Vielmehr ist diese Frage
nach allgemeinen bürgerlich-rechtlichen Grundsätzen zu ent-
scheiden.

2. Nach diesen Grundsätzen ist für die sichere Beschaf-
fenheit eines Ladeplatzes derjenige verantwortlich, der den
Platz für den Verkehr freigegeben hat (Vortisch/Zschucke
aaO). Das war, was den Ladeplatz der Schute "D[REDACTED]" angeht,
nicht die Beklagte. Dieser Platz lag - jedenfalls während
der Beladung zum Unfallzeitpunkt - innerhalb des Rhein-
Herne-Kanals, somit in einer von der Bundesrepublik Deutsch-
land für den Schiffsverkehr freigegebenen Bundeswasserstraße.
Für sie war (und ist) demnach die letztere verkehrssicherungs-
pflichtig. Das schließt allerdings nicht aus, daß auch die
Beklagte aufgrund besonderer Umstände Sicherungspflichten
für den Ladeplatz der Schute haben konnte. Jedoch ergaben
sich diese - entgegen der Ansicht der Revision - nicht schon
daraus, daß die Beklagte die Aushubarbeiten zur Verbrei-
terung des Außenhafens Gelsenkirchen ausführte. Sicher ist
es richtig, daß derjenige, der eine Baustelle betreibt, für
die Sicherheit des von ihm auf der Baustelle zugelassenen
Verkehrs zu sorgen hat. Allein daraus folgt aber nicht, daß
sich diese Verantwortung auch auf die Beschaffenheit eines
unmittelbar neben der Baustelle gelegenen öffentlichen

Verkehrswegs erstreckt. Ferner genügt hierfür nicht, daß der Bauunternehmer von der Baustelle aus Fahrzeuge, die sich auf dem öffentlichen Verkehrsweg befinden, be- oder entladen läßt. Das hat nichts mit der sicheren Beschaffenheit dieses Wegs für die Ladefahrzeuge und der Verantwortlichkeit hierfür zu tun. Anders liegt es erst dann, wenn der Bauunternehmer seinerseits in die Beschaffenheit des Wegs eingreift und dadurch eine Gefahrenlage für den Verkehr schafft. Dann muß er die notwendigen Maßnahmen zur Gefahrenabwehr treffen; auch wird er, sofern er das schuldhaft unterläßt, einem dadurch Geschädigten ersatzpflichtig. Ebenso erweitert sich sein Verantwortungsbereich, wenn ein Teil des Wegs in die Baustelle selbst einbezogen wird. Denn nunmehr gehört dieser Teil zu dem örtlichen Bereich, für dessen Sicherheit er als Bauunternehmer zu sorgen hat.

3. Beurteilt man den Streitfall anhand dieser Grundsätze, so kann nach dem derzeitigen Stand des Verfahrens die Klage nicht abgewiesen werden.

a) Die Klägerin hat behauptet, daß der gefährvolle Zustand des unter Wasser verlaufenden Spundwandstücks erst durch die Tätigkeit der Beklagten entstanden sei; diese habe beim Abtragen des Erdreichs die - fehlende - Abdeckung des Stücks mit dem Bagger weggerissen. Das Berufungsgericht ist dieser - wie noch näher auszuführen sein wird - für den Ausgang des Rechtsstreits erheblichen Behauptung nicht weiter nachgegangen, weil der von der Klägerin für deren Richtigkeit angetretene Sachverständigenbeweis hierfür ungeeignet sei. Insoweit liegt jedoch ein Irrtum des Berufungsgerichts vor. Die Klägerin hat für ihre Behauptung keinen Sachverständigen-, sondern Zeugenbeweis angetreten (vgl. Schrifts. v. 27. 8. 1974 S. 2 oben - GA Bl. 78). Mit Grund rügt daher die Revision, daß das Berufungsgericht durch Nichterheben dieses Beweises § 286 ZPO verletzt hat.

Hat aber die Beklagte bei den Aushubarbeiten die Abdeckplatten von dem unter Wasser befindlichen Spundwandstück abgerissen - was wegen des aufgezeigten Verfahrensverstößes für die Revisionsinstanz zu unterstellen ist -, so kann es nicht zweifelhaft sein, daß sie den Interessenten der Schute "D[REDACTED]" für den Leckschaden nach § 823 Abs. 1 BGB ersatzpflichtig ist. Denn er beruht sodann auf einer von der Beklagten geschaffenen und nicht beseitigten besonderen Gefahrenlage. Diese bestand darin, daß es bei der Berührung zwischen einem Schiff und der nunmehr scharfkantigen Oberseite des Spundwandstücks leicht zur Beschädigung des Schiffskörpers kommen konnte. Auch wurde diese Gefahr nicht schon durch das Auslegen einer Boje oder den Hinweis an die Schiffsführer beseitigt, daß sich die Spundwand unter Wasser fortsetze, zumal ihr sichtbarer Teil abgedeckt war. Diese Maßnahmen schlossen nicht aus, daß Ladefahrzeuge, die im Bereich der Spundwand manövierten und dort beim Stillliegen an Land wegen der Aushubarbeiten nur geringe Befestigungsmöglichkeit hatten, gegen das gefährliche Spundwandstück geraten und beschädigt werden konnten. Vielmehr gebot eine derartige Lage, daß die scharfkantige Oberseite des Spundwandstücks abgedeckt oder die von ihm ausgehende Gefahr durch gleichwertige Maßnahmen entschärft wurde. In dieser Richtung hat die Beklagte jedoch nichts getan.

b) Dem angefochtenen Urteil läßt sich - wegen fehlender Feststellungen des Berufungsgerichts - nicht entnehmen, ob das von der Beklagten auszuhebende Erdreich an der einen Seite durch die Spundwand (einschließlich des unter Wasser befindlichen Teilstücks) begrenzt worden ist, dieses somit bis unmittelbar an die Spundwand reichte. War dem so - was in der Revisionsinstanz zu Gunsten der einen solchen Sachverhalt behaupteten Klägerin zu unterstellen ist -, so kommt eine Haftung der Beklagten für den streitigen Havarieschaden auch deshalb in Betracht, weil dann die Spundwand

zur Baustelle selbst gehörte, damit sich die Sicherungspflicht der Beklagten als Betreiber der Baustelle auch auf diese bezog und sie dieser Pflicht nicht hinreichend nachgekommen ist. Dabei ist zu dem letzten Punkte näher zu bemerken:

Bei Aushubarbeiten im unmittelbaren Bereich der Spundwand mußten die Ladefahrzeuge diesen, der Baustelle selbst zuzurechnenden Bereich aufsuchen. Dort konnten sie jedoch durch den unter Wasser verlaufenden Teil der Spundwand beschädigt werden, insbesondere wenn dessen Oberseite nicht mit Abdeckplatten versehen war. Zu den Sicherungspflichten der Beklagten als Betreiber der Baustelle gehörte es deshalb, eine solche Gefahr zu vermeiden. Dieser Pflicht kam sie aber erst dann hinreichend nach, wenn sie Verlauf und Abdeckung des unter Wasser befindlichen und insoweit für die Ladefahrzeuge nicht sichtbaren Spundwandstücks sorgfältig überprüfte und, soweit dabei Gefahren für die Ladefahrzeuge erkennbar waren, sie beseitigte. Das ist unstreitig nicht geschehen. Auch entlastet es die Beklagte, wie das Berufungsgericht offenbar meint, insoweit nicht, daß sie die Spundwand nicht errichtet hatte. Denn das berührt ihre Verantwortung für die Sicherheit der von ihr betriebenen Baustelle nicht. Entgegen der Ansicht des Berufungsgerichts spielt in diesem Zusammenhang auch die nautische Seite des Ladevorgangs keine Rolle. Dieser Gesichtspunkt kann für die Frage eines Mitverschuldens des Schiffsführers der Schute an der Havarie seines Fahrzeugs von Bedeutung sein; für die Beurteilung der Pflichten und des Verhaltens der Beklagten ist er jedenfalls ohne Belang.

4. Da die Sache aus den vorstehend dargelegten Gründen weiterer tatsächlicher Prüfung bedarf, kann das angefochtene Urteil keinen Bestand haben. Es war deshalb aufzuheben und die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung

an das Berufungsgericht zurückzuverweisen. Sollte dieses nach erneuter Prüfung eine Schadensersatzpflicht der Beklagten bejahen, so wird sich auch die Mitverschuldensfrage stellen. Insoweit dürften allerdings die Behauptungen der Parteien, worüber die Leute der Beklagten den Schiffer der Schute unterrichtet haben, keine wesentliche Rolle mehr spielen, nachdem feststeht, daß dieser die Fortsetzung der Spundwand in den Rhein-Herne-Kanal hineingekannt hat, und nach den verfahrensrechtlich einwandfreien Ausführungen des Berufungsgerichts nicht bewiesen ist, daß der Vorarbeiter Li [REDACTED] der Beklagten ihm erklärt habe, die Spundwand sei auch unter Wasser mit Abdeckplatten versehen. Hingegen dürfte es in diesem Zusammenhang von Gewicht sein, daß es, wie das Berufungsgericht mit Recht angenommen hat, in den nautischen Verantwortungsbereich eines Schiffsführers fällt, wenn er - wie hier - anscheinend bewußt das Risiko der Berührung mit einem unter Wasser befindlichen Spundwandstück eingegangen ist, dessen Beschaffenheit er noch nicht einmal genau gekannt hat. Ebenso dürfte es für die Mitverschuldensfrage nicht unerheblich sein, ob der Schiffer der Schute bei dem von ihm vorgenommenen

Abtasten der Spundwand mit dem Fliegerhaken das Fehlen von Abdeckplatten hätte erkennen können, sofern er mit der hier gebotenen besonderen Sorgfalt gehandelt hätte.

Stimpel

Dr. Schulze

Dr. Bauer

Dr. Kellermann

Bundschuh