

24

Nachschlagewerk: ja
BGHZ: nein

ZPO §§ 304, 318, 512, 548

Nacht der Kläger einen Anspruch auf Ersatz eines Schadens geltend, der sich aus mehreren Schadensposten zusammensetzt, die keine selbständigen Forderungen darstellen, so kann das Gericht über den ursächlichen Zusammenhang zwischen den einzelnen Schadensposten und dem Schadensereignis nach freiem Ermessen entweder im Grund- oder im Betragsverfahren entscheiden.

Ist aus dem Zwischenurteil über den Grund nicht klar ersichtlich, daß diese Entscheidung dem Betragsverfahren überlassen wird, so ist der Beklagte hinsichtlich der Schadensposten, bei denen er den ursächlichen Zusammenhang bestreitet, beschwert und kann deshalb Rechtsmittel einlegen.

BGH, Urt. v. 10. Juni 1968 - II ZR 101/66 - Schifffahrtsgericht
Mannheim
Schifffahrtsobergericht
Karlsruhe

5f

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 101/66

URTEIL

Verkündet am

10. Juni 1968

Kaufmann,
Justizangestellte

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

1. Johannes B [REDACTED], A [REDACTED], van Tuyl, van S [REDACTED],
K [REDACTED]weg [REDACTED],
2. Marinus de J [REDACTED], A [REDACTED]/R [REDACTED], H [REDACTED]straat [REDACTED],

Beklagte und Revisionskläger,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

gegen

Anne F [REDACTED], E [REDACTED]/Rhein, R [REDACTED]straße,

Klägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

Streithelfer der Klägerin:

1. Rudolf H [REDACTED] Wwe., E [REDACTED], N [REDACTED]straße [REDACTED],
2. Franz B [REDACTED], H [REDACTED], H [REDACTED]straße [REDACTED].

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 10. Juni 1968 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Dr. Kuhn und der Bundesrichter Dr. Hörr, Liesecke, Stimpel und Dr. Schubath

für Recht erkannt:

Die Revision der Beklagten gegen das Urteil des Schifffahrtsobergerichts Karlsruhe vom 3. Mai 1966 wird zurückgewiesen.

Den Beklagten werden die Kosten des Revisionsverfahrens als Gesamtschuldnern auferlegt.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Klägerin ist Eignerin des SK "Mathias", der zwölf Laderäume hat. Der Beklagte zu 1 ist Eigentümer des MS "Adwil".

SK "Mathias" befand sich am 16. März 1961 gegen 17 Uhr im Anhang von zwei Schleppbooten mit einer Ladung von 1.068 t Feinkohle auf Fahrt neckarbergwärts. Oberhalb der Straßenbrücke bei Neckarweihingen überholte das unter der verantwortlichen Führung des Beklagten zu 2 stehende MS "Adwil" den Schleppkahn. Hierbei kam es zu einem Zusammenstoß der beiden Schiffe, in dessen Folge SK "Mathias" einen schweren Schaden im Boden des Vorschiffs mit starkem Wassereintritt erlitt. Die Schiffsführung setzte den Kahn mit dem Vorschiff auf die Böschung, um sein Sinken zu vermeiden. Nachdem der Kahn durch teilweise Leichterung



schwimmfähig geworden war, wurde er zur weiteren Leichterung an die Anlande der Firma R [REDACTED] K [REDACTED] geschleppt. Dort knickte er im Verlauf der Rettungsarbeiten am 18. März 1961 gegen 13.25 Uhr in der Schiffsmitte bei Raum 6 nach oben.

Die Klägerin verlangt Ersatz ihres durch die Kollision und das Knicken des Kahns erlittenen Gesamtschadens, den sie mit 60.905,20 DM beziffert.

Das Schiffsgerichtsgericht hat die Klage dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Mit der Berufung haben sich die Beklagten teilweise gegen dieses Urteil gewendet und beantragt, die Klage abzuweisen, soweit die Klägerin Ersatz bezüglich des am 18. März 1961 infolge Brechens des Kahnes "Mathias" entstandenen Schadens fordert. Das Schiffsobersbergericht hat die Berufung zurückgewiesen.

Mit der Revision verfolgen die Beklagten ihren Berufungsantrag weiter. Die Klägerin bittet um Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe:

I. Die Klägerin hat im zweiten Rechtszug Bedenken gegen die Zulässigkeit der Berufung u.a. mit der Begründung geltend gemacht, die Frage, ob der Knickschaden durch die Kollision adäquat verursacht worden sei, sei im Bettragsverfahren und nicht im Grundverfahren zu prüfen.

Das Berufungsgericht hat die Bedenken nicht geteilt, weil diese Frage den Grund eines selbständigen Teils der Klageforderung betreffe.

Die Zulässigkeit der Berufung ist im Revisionsverfahren von Amts wegen zu prüfen. Die Berufung war zulässig.

Die Klageforderung von 60.905,20 DM setzt sich aus einzelnen, auf Seite 5 der Klage näher bezeichneten Schadensposten zusammen. Einige dieser Posten sind ausschließlich unmittelbar auf den Zusammenstoß zurückzuführen, andere betreffen den Schaden, der durch das Knicken des Schiffes herbeigeführt worden ist, bei wieder anderen hat die Klägerin nicht spezifiziert angegeben, inwieweit sie unmittelbar auf der Kollision oder auf dem Knicken des Schiffes beruhen. Das Verlangen der Klägerin auf Ersatz des Knickschadens stellt gegenüber ihrem Verlangen auf Ersatz des unmittelbaren Kollisionsschadens keine selbständige Forderung dar, sondern ist in dem Anspruch auf Ersatz des durch den Zusammenstoß erlittenen Vermögensschadens enthalten (vgl. BGH NJW 1961, 1465, 1466). Das Schiffahrtsgericht hat zwar im Tatbestand seines Urteils die einzelnen Schadensposten aufgeführt, in den Entscheidungsgründen sich aber nicht damit befaßt, insbesondere nicht geprüft, ob alle Schadensposten durch die Kollision verursacht worden sind, sondern lediglich ausgeführt, daß die Beklagten "für den entstandenen Schaden" hafteten und zwischen den Parteien auch Streit über die Höhe des entstandenen Schadens bestehe. Deshalb hat es den "Klageanspruch dem Grunde nach als gerechtfertigt erklärt".

Die Vorschrift des § 304 ZPO entspringt prozeßwirtschaftlichen Erwägungen. Sie gibt dem Gericht die Möglichkeit, Beweisaufnahmen über die Höhe des Klageanspruchs zu vermeiden, die überflüssig sind, wenn schon der Grund des Anspruchs, in Schadensersatzprozessen der Haftungsgrund

fehlt. Auch einigen sich die Parteien häufig, wenn über den Grund des Anspruchs entschieden ist. Den Erfordernissen der Prozeßökonomie ist bei der Anwendung und Auslegung des § 304 ZPO Rechnung zu tragen, wobei begriffliche Erwägungen in den Hintergrund treten müssen. Rein begrifflich gesehen müßte jeder einzelne Schadensposten daraufhin geprüft werden, ob er dem Grunde nach besteht, insbesondere also auch, ob dieser Schaden auf dem Schadensereignis beruht. Soweit bei einem Schadensposten die Prüfung unterbleibt, müßte er aus dem Grundurteil über die übrigen Schadensposten ausgeklammert werden oder es müßte der Erlaß eines Grundurteils überhaupt unterbleiben. Ein solches Verfahren wäre, namentlich bei kleineren Posten, häufig unpraktisch, der Rechtsstreit könnte sich zum Nachteil der Hauptstreitpunkte in Nebensächlichkeiten verzetteln und könnte sich dadurch verlängern, der Sinn und Zweck des § 304 ZPO würde vereitelt werden. Das zeigt gerade ein Fall wie der vorliegende: Würde der Knickschaden aus dem Grundurteil ausgeklammert sein, so könnte der Streit über das Verschulden an der Kollision erneut entbrennen, während bei Einbeziehen des Knickschadens in das Grundurteil diese Frage dem Streit der Parteien entzogen ist und für das Nachverfahren der Grund des Ersatzanspruchs wegen des Knickschadens nur hinsichtlich der adäquaten Verursachung dieses Schadens durch die Kollision zu prüfen ist. Es muß daher grundsätzlich für zulässig erachtet werden, daß das Gericht nach seinem freien Ermessen die Entscheidung über den Kausalzusammenhang zwischen dem Schadensereignis und einzelnen Schadensposten dem Nachverfahren überläßt (ebenso BGH NJW 1961, 1465, 1466). Allerdings muß das im Urteil klar zum Ausdruck kommen; insbesondere muß das Grundurteil ergeben, welche Fragen (hier adäquate Verursachung des Knickschadens durch die Kollision) im Nachverfahren noch zu prüfen sind.

24

Eine ganz andere Frage ist, ob der Beklagte, gegen den ein Grundurteil ergangen ist, dann beschwert ist, wenn aus dem Urteil nicht klar ersichtlich ist, daß die Entscheidung darüber, ob einzelne Posten der Klageforderung dem Grunde nach gerechtfertigt sind, dem Nachverfahren überlassen wird. Die Frage ist für den Regelfall zu bejahen. Denn der Beklagte läuft in solchen Fällen Gefahr, daß das entscheidende Gericht oder das das Gericht höherer Instanz die Bindungswirkung des Grundurteils (§§ 318, 512, 548 i.V.m. § 304 Abs. 2 ZPO) hinsichtlich aller Einzelposten annimmt. Dem muß er dadurch begegnen können, daß er hinsichtlich der Posten, die er dem Grunde nach nicht für gerechtfertigt hält, Rechtsmittel einlegt.

So liegt der Fall hier. In der Entscheidung des Schiffahrtsgerichts ist nicht klar zum Ausdruck gekommen, daß das Gericht die Prüfung über die Ursächlichkeit des Zusammenstoßes für den Knickschaden dem Nachverfahren vorbehalten hat. Im Nachverfahren könnte zwischen den Parteien Streit darüber bestehen, ob der Knickschaden von dem Grundurteil erfaßt wird. Mag auch diese Frage zu verneinen sein, weil sich das Schiffahrtsgericht mit dem Knickschaden nicht befaßt hat, so kann es doch den Beklagten nicht verwehrt werden, durch Rechtsmittel die Entscheidung über den Grund auch hinsichtlich des Knickschadens herbeizuführen. Die Berufung war daher zulässig.

Die Zulässigkeit der Berufung wird auch nicht dadurch berührt, daß die Klägerin hinsichtlich einzelner Posten nicht spezifiziert angegeben hat, inwieweit der Schaden unmittelbar auf der Kollision oder auf dem Knicken des Kahnes beruht. Diese Frage würde erst im Betragsverfahren

und auch nur dann eine Rolle spielen, wenn die Ursächlichkeit des Zusammenstoßes für den Knickschaden zu verneinen wäre.

II. Das Berufungsgericht hat den adäquaten Kausalzusammenhang zwischen der Kollision und dem Knickschaden bejaht und dazu ausgeführt: Infolge der Havarie sei es zu einem starken Wassereintrich im Vorschiff des KAHNES gekommen. Das habe zu einer ungleichen Lastenverteilung innerhalb des Schiffskörpers geführt. Schon deshalb habe die Möglichkeit eines nachträglichen Knickens des havarierten Schiffes nicht außerhalb jeder Wahrscheinlichkeit gelegen. Dazu komme, daß bei der Entladung des KAHNES - verschuldet oder unverschuldet - Fehler unterlaufen konnten, wenn das Gewicht der zu löschenden Ladung nicht richtig auf das Gewicht der eingedruckten, sich mit der Feinkohle vermischenden Wassermengen abgestimmt wurde.

Die Revision bekämpft diese Auffassung. Nach ihrer Meinung ist das Knicken als ein selbständiges Schadensereignis anzusehen, das auf der unsachgemäßen Entladung des schwimmenden Schiffes beruhe. Allein die ungleichmäßige Verteilung der im Schiff ruhenden Lasten im Zeitpunkt des Knickens sei ursächlich für den Knickschaden.

Dem kann nicht zugestimmt werden. Ohne Rechtsfehler hat das Berufungsgericht in Würdigung aller Umstände nach freier Überzeugung (§ 287 ZPO; BGH VersR 1965, 280, 281 = ZfR 1965, 330) angenommen, daß der Knickschaden durch die Kollision herbeigeführt worden ist. Handelt in einer durch den Schädiger schuldhaft geschaffenen Gefahrenlage der Geschädigte oder ein Dritter fehlerhaft, so wird der Ursachenzusammenhang zwischen dem Verhalten des Schädigers

und dem eingetretenen Schaden jedenfalls dann nicht berührt, wenn das fehlerhafte Handeln des Geschädigten oder des Dritten nicht grob fahrlässig und nicht außerhalb der Lebenserfahrung liegt (BGH VersR 1963, 824, 825; 1964, 408, 409 m.v.Nachw.). Diese Voraussetzungen für die Annahme des adäquaten Kausalzusammenhangs sind nach den Feststellungen im angefochtenen Urteil gegeben.

III. Das Schiffahrtsobergericht hat ein schuldhaftes Verhalten der Führung des Kahnes beim Löschen der Ladung verneint. Die hiergegen gerichteten Revisionsangriffe sind nicht begründet.

1. Ob beim ersten Löschvorgang, als das Vorschiff des Kahn~~e~~s auf der Böschung aufsaß und die Räume 1, 2 und 3 geleichtert wurden, um den Kahn schwimmfähig zu machen, Fehler unterlaufen sind, kann dahingestellt bleiben. Denn das Berufungsgericht hat nicht festgestellt, daß durch das Aufsitzen des Schiffes auf der Böschung allein oder im Zusammenhang mit der Leichterung des Vorschiffs der Kahn in seinem Verband geschwächt worden sei.

2. Das Berufungsgericht geht davon aus, daß es zu den Pflichten des Schiffsführers gehörte, für eine gleichmäßige Entladung zu sorgen, soweit dies bei den gegebenen Umständen möglich war, und daß das Knicken des Kahn~~e~~s die Folge einer ungleichen Lastenverteilung innerhalb des Schiffskörpers war. Die Revision hält die Reihenfolge des Löschens der einzelnen Räume für sogar grob fahrlässig und macht sich dabei die Ausführungen des gerichtlichen Sachverständigen zu eigen.

Der gerichtliche Sachverständige hat in einer eingehenden Berechnung angenommen, daß das Vorschiff mit den Räumen 1, 2 und 3 mit 197 t, die Schiffsmitte der Räume 6 und 7 mit 111 t, das Hinterschiff mit den Räumen 10, 11 und 12 mit 152 t und die Räume 4, 5, 8 und 9 mit 62 t belastet gewesen seien; für eine gleichmäßige Belastung wäre es erforderlich gewesen, entweder im Raum 7 eine zusätzliche Last von mindestens 60 t zu belassen oder die gleiche Last aus den Räumen 10, 11 und 12 herauszunehmen.

Nach den besonderen Umständen des Falles hält das Berufungsgericht ein Verschulden der Schiffsführung bei der Entladung nicht für gegeben. Es führt aus: Das teilweise Löschen der Ladung habe nicht unter normalen Verhältnissen durchgeführt werden können, sondern habe nach einer Havarie mit starkem Wassereintrich im Vorschiff unter schwierigen Umständen erfolgen müssen. Hierbei sei nicht nur Eile geboten gewesen; vielmehr habe der ständige Zufluß des Wassers eine genaue Lastenverteilung überhaupt nicht zugelassen, zumal Größe, Art und Lage der Beschädigungen im Schiffsboden unbekannt gewesen seien und das Gewicht des im Vorschiff befindlichen Wassers sich ständig verändert habe. Hinzu komme, daß nach dem Überschlagen eines Teils der Ladung auf das Leichterschiff es nicht möglich gewesen sei, weitere Teillöschungen durchzuführen. Bei dieser Sachlage könne selbst dann, wenn man der vom Sachverständigen errechneten Lastenverteilung folge, von einem schuldhaften Verhalten der Schiffsführung bei der Teillöschung keine Rede sein.

Die Revisionsangriffe müssen an der Feststellung des Berufungsgerichts scheitern, daß der Wasserstand im Vorschiff

veränderlich war. Den Berechnungen des Sachverständigen liegen die Verhältnisse zugrunde, wie sie im Zeitpunkt des Knickens gegeben waren. Ein Verschulden der Schiffsführung käme aber nur in Frage, wenn sie während des teilweisen Löschens am Vortag in der Zeit von etwa 18 Uhr gegen 23 Uhr, also zur Nachtzeit, nach dem in diesem Zeitraum vorhandenen Wasserstand unsachgemäß entladen hätte. Zugunsten der nicht beweispflichtigen Klägerin ist zu unterstellen, daß am Vortag der Wasserstand in dem Vorschiff nicht eine solche Höhe hatte, daß die Gefahr des Knickens gegeben war, daß dieser vielmehr erst am 18. März 1961 eine derartige Höhe erreichte, daß wegen der Vorderlastigkeit des Kahns das Schiff in der Mitte nach oben knickte, wofür sogar eine gewisse Wahrscheinlichkeit spricht. Mangels entgegenstehender Beweisführung der Beklagten ist weiter zu unterstellen, daß die Schiffsführung kein Verschulden an der Erhöhung des Wasserstandes oder hinsichtlich der Voraussehbarkeit einer solchen Erhöhung während des Vormittags des 18. März trifft. Dazu kommt, daß nicht geklärt ist, inwieweit die Vermischung von Feinkohle und Wasser die Stärke des Wassereinbruchs und die Gewichtsverhältnisse beeinflußt hat. Zutreffend hat das Berufungsgericht auch darauf hingewiesen, daß die Löschung unter weit schwierigeren Umständen erfolgte als bei einer normalen Entladung. Aus Rechtsgründen kann auch die Ansicht des Berufungsgerichts, das Löschen habe unter Zeitdruck gestanden, nicht beanstandet werden. Diese Auffassung des Berufungsgerichts wird von seiner Feststellung über die Stärke des Wassereinbruchs und das Nichtbekanntsein von Größe, Art und Lage der Kollisionsschäden am Schiffsboden getragen. Da alle diese Umstände unbekannt waren, konnte die Schiffsführung zu der Auffassung kommen, daß rasches Handeln geboten sei, um der Gefahr des Absinkens des Kahnes zu entgehen.

IV. Nach alldem ist im Betragsverfahren nunmehr davon auszugehen, daß der Knickschaden auf der von der Führung des MS "Adwil" schuldhaft herbeigeführten Kollision beruht und die Kahnführung an der Entstehung des Knickschadens kein Verschulden trifft.

Dr. Kuhn

Dr. Mörr

Liesecke

Stimpel

Dr. Schubath