

21

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 105/69

URTEIL

Verkündet am

24. Juni 1971

Heil,
Justizhauptsekretär
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der N[REDACTED] T[REDACTED]- und Sch[REDACTED]-AG, B[REDACTED],
vertreten durch ihren Vorstand Ernst L[REDACTED], A[REDACTED],
Walter W[REDACTED], Riehen und Rudolf St[REDACTED], M[REDACTED],

Klägerin und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

gegen

die R[REDACTED] K[REDACTED] Reederei GmbH, D[REDACTED]-Ru[REDACTED],
V[REDACTED]weg [REDACTED] - [REDACTED], vertreten durch die Geschäfts-
führer Erhard Z[REDACTED], Essen und Hans-Joachim G[REDACTED],
Essen,

Beklagte und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 24. Juni 1971 unter Mitwirkung der Bundesrichter Fleck, Liesecke, Stimpel, Dr. Bauer und Dr. Kellermann

für Recht erkannt:

Die Revision gegen das Urteil des Rheinschiffahrtsobergerichts Köln vom 23. Mai 1969 wird auf Kosten der Klägerin zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Am Nachmittag des 8. Dezember 1963 kam es auf dem Rhein im Revier von N[REDACTED] wegen starken Nebels zur Einstellung der Schifffahrt. MS "E[REDACTED] 24" (628 t; Ladung: 400 t) und MS "E[REDACTED] 36" (658 t; Ladung: 450 t), die beide der Klägerin gehören, gingen in unmittelbarer Nähe des rechten Ufers bei Strom-km 609,6 nebeneinander vor Anker. Oberhalb legte sich, etwas mehr stromwärts, das im Eigentum der Beklagten stehende MS "Hermann We[REDACTED]" (1189 t; Ladung: 782 t). Ebenfalls oberhalb, aber noch weiter zum Strom hin, ankerten - nebeneinander von innen nach außen - MS "H[REDACTED]" (757 t; Ladung: 590 t), MS "Kl[REDACTED] 5" (925 t; Ladung: 800 t), MS "Na[REDACTED] XI" (596 t; leer) und MS "Wi[REDACTED] Ma[REDACTED]" (655 t; Ladung: 630 t). Diese vier Schiffe waren durch Meerdrähte miteinander verbunden.

- 3 -

Am 9. Dezember 1963 gegen 1.30 Uhr kamen das Heck von MS "Hermann We[REDACTED]" und das Vorschiff von MS "H[REDACTED]" gegeneinander. Danach verfiel MS "Hermann We[REDACTED]" nach Backbord und trieb gegen das Vorschiff von MS "Expresß 36". Der Zusammenprall mit diesem Schiff hatte zur Folge, daß beide "E[REDACTED]"-Fahrzeuge, die bis dahin stillgelegen hatten, beschädigt wurden.

Die Klägerin hat ihren - auf 12.467,52 DM bezifferten - Unfallschaden zunächst von den Eignern und den Schiffsführern des MS "H[REDACTED]" und des MS "Kl[REDACTED] 5" ersetzt verlangt. In jenem Rechtsstreit hat sie behauptet, das ungenügend gesicherte "H[REDACTED]"-Päckchen sei ins Treiben geraten, habe das ordnungsgemäß verankerte MS "Hermann We[REDACTED]" mitgerissen und dadurch das Verfallen dieses Schiffes in Richtung der "E[REDACTED]"-Fahrzeuge bewirkt. Die Klage wurde wegen Beweisfälligkeit der Klägerin abgewiesen.

Nunmehr nimmt die Klägerin die Beklagte auf Ersatz ihres Unfallschadens und ihrer Kosten im Vorprozeß in Anspruch. Nach ihrer jetzigen Darstellung des Unfallhergangs ist zuerst das MS "Hermann We[REDACTED]" abgetrieben, dabei zunächst gegen MS "H[REDACTED]" und anschließend gegen die "E[REDACTED]"-Fahrzeuge gefallen.

Die Beklagte hat Klagabweisung beantragt. Sie hält die Darlegungen der Klägerin im Vorprozeß über den Unfallverlauf für zutreffend.

Beide Vorinstanzen haben die Klage abgewiesen. Mit der Revision verfolgt die Klägerin ihr Begehren weiter. Die Beklagte beantragt, die Revision zurückzuweisen.



Entscheidungsgründe:

1. Treibt ein Stillieger ab und richtet er hierbei Schaden an, so besteht zu Gunsten des Geschädigten ein Anscheinsbeweis dahin, daß der Stillieger nicht genügend gesichert war (RG HansGZ 1909, 103; HansOLG HansRGZ 1935, 159; RheinSchOG Köln ZBinnSch 1952, 132; Wassermeyer, Der Kollisionsprozeß in der Binnenschiffahrt 4. Aufl. S. 112). Diesem Anscheinsbeweis kann der Stillieger einmal dadurch begegnen, daß er Tatsachen behauptet und im Streitfall beweist, aus denen sich die ernsthafte Möglichkeit eines anderen Geschehensablaufs ergibt (BGHZ 8, 239). Zum anderen kann er ihn dadurch ausräumen, daß er seine ordnungsgemäße Befestigung nachweist.

2. Das Berufungsgericht hat nicht verkannt, daß vorliegend zu Gunsten der Klägerin, gegen deren Fahrzeuge das abtreibende MS "Hermann We[REDACTED]" gefallen ist, ein Anscheinsbeweis streitet. Es hält diesen jedoch für entkräftet. Es meint, da im Streitfall nicht habe geklärt werden können, welches Fahrzeug zuerst ins Treiben geraten sei, bestehe die ernsthafte Möglichkeit, daß als Erster das "H[REDACTED]"-Päckchen sich losgerissen habe, abtreibend gegen das stillliegende MS "Hermann We[REDACTED]" gekommen sei und dadurch das Abtreiben dieses Schiffes verursacht habe. Hiergegen wendet sich die Revision ohne Erfolg.

a) Zu Unrecht meint die Revision unter Hinweis auf eine Zusage der Beklagten, sich vorliegend so behandeln zu lassen, als wenn ihr die Klägerin in dem

Vorprozeß den Streit verkündet hätte, einer Abweisung der Klage stehe die Bindungswirkung der §§ 68, 74 Abs. 3 ZPO entgegen. Dabei kann offen bleiben, ob die Parteien eine derartige Absprache überhaupt wirksam treffen konnten (bejahend: RG SeuffArch. Bd. 92 Nr. 116; Rosenberg/Schwab, Zivilprozeßrecht 10. Aufl. S. 221; verneinend: Wieczorek, ZPO Handausgabe 2. Aufl. § 74 Anm. C III), oder ob die Absprache nicht, wie die Beklagte einwendet, durch eine spätere Vereinbarung aufgehoben ist. Denn auch wenn man die Wirksamkeit und das Fortbestehen der Absprache bejaht, so steht diese einer Abweisung der Klage mit der vom Berufungsgericht gegebenen Begründung nicht entgegen.

Die Klage im Vorprozeß wurde abgewiesen, weil das Gericht den Nachweis eines schuldhaften Verhaltens der Schiffer von MS "H[REDACTED]" und MS "KL[REDACTED] 5" nicht für erbracht ansah. Diesen Nachweis in dem vorliegenden Rechtsstreit zu führen, wäre den Beklagten versagt (§§ 68, 74 Abs. 3 ZPO). Die Bindungswirkung dieser Vorschriften hindert sie jedoch nicht, im Streitfall die ernsthafte Möglichkeit eines anderen Geschehensablaufs vorzutragen und darzutun, daß sich das "H[REDACTED]"-Päckchen zuerst losgerissen haben kann. Das hat mit der das Vorurteil tragenden Feststellung, ein schuldhaftes Verhalten der Schiffer von MS "H[REDACTED]" und MS "KL[REDACTED] 5" sei nicht nachgewiesen, nichts zu tun. Wenn sich die Revision zur Stützung ihrer gegenteiligen Auffassung auf die in BGHZ 16, 217 abgedruckte Entscheidung beruft, so verkennt sie, daß in jenem Falle der Beklagte eine Tatsache zu beweisen hatte, die im Vorprozeß als unbewiesen angesehen worden war.

b) Entgegen der Meinung der Revision hat das Berufungsgericht nicht die Voraussetzungen verkannt, die vorliegen müssen, um einen Anscheinsbeweis zu entkräften. Insbesondere hat es den Begriff der ernsthaften Möglichkeit eines anderen Geschehensablaufs nicht mißverstanden. Auch ist nicht ersichtlich, daß das Berufungsgericht wesentlichen Tatsachenstoff übergangen hat. Soweit aber die Revision einzelnen Tatsachen eine andere Bedeutung als das Berufungsgericht beimessen will, übersieht sie, daß es eine Frage tatrichterlicher Würdigung ist, welche Tatsachen im Einzelfall ausreichen, um einen Anscheinsbeweis zu erschüttern (BGH LM Nr. 58 zu § 286 (C) ZPO).

3. Ohne Erfolg rügt die Revision schließlich, das Berufungsgericht habe § 830 Abs. 1 Satz 2 BGB zu Unrecht nicht angewendet. Die Vorschrift kommt nur dann zum Zuge, wenn mehrere rechtswidrig und schuldhaft Handelnde einen Schaden verursacht haben können (BGHZ 33, 286, 290). Hierzu fehlt aber jeder schlüssige Vortrag der Klägerin in den Vorinstanzen. Wenn sie nunmehr dem Schiffer des MS "Hermann We[REDACTED]" und den Führern der Fahrzeuge des "H[REDACTED]"-Päckchens vorwirft, sie hätten es - im Hinblick auf die Nähe ihrer Ankerplätze - pflichtwidrig unterlassen, die ordnungs-

mäßige Verankerung aller Schiffe zu überprüfen, so
ist dieses Vorbringen bereits nach § 561 Abs. 1 ZPO
unbeachtlich.

Fleck

Liesecke

Stempel

Dr. Bauer

Dr. Kellermann