

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 155/67

URTEIL

Verkündet am

13. März 1969

Heil,
Justizhauptsekretär
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

1. der M[REDACTED], Handels- en Transport-Maatschappij N.V.
R[REDACTED], P[REDACTED] H[REDACTED],

2. des Schiffsführers Jakobus V[REDACTED], vom Kahn "Malm 18",
zu laden zu Händen der Beklagten zu 1,

Beklagten und Revisionskläger,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

1. die Reederei Josef J[REDACTED], A[REDACTED], U[REDACTED]
F[REDACTED], vertreten durch den Inhaber, daselbst,
Klägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

2. die S[REDACTED] Reederei AG, B[REDACTED], R[REDACTED],
Streithelferin,

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

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 13. März 1969 unter Mitwirkung der Bundesrichter Dr. Nörr, Liesecke, Dr. Schulze, Fleck und Dr. Bauer

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Beklagten wird das Urteil des Rheinschiffahrtsobergerichts Köln vom 16. Juni 1967 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 ist Eignerin des TMS "Eiltank 1" (1.136 t, 800 PS). Sie macht gegen die Beklagten Schadensersatzansprüche in Höhe von 208 598,25 DM und 1 719,55 hfl wegen Beschädigung ihres Schiffes und der Folgekosten geltend. Der Beklagten zu 1 gehört der Schleppkahn "Malm 18" (1 490 t, 86,21 m lang, 10,05 m breit), der zur Unfallzeit vom Beklagten zu 2 verantwortlich geführt wurde.

Die Nebenintervenientin der Klägerin ist Eignerin des MS "Colorado" (1 683 t, 85,90 m lang, 11,05 m breit, Tiefgang 2,80 m, 2 x 600 PS).

Am 10. März 1965 befand sich das leere TMS "Eiltank 1" gegen 16.45 Uhr auf der Talfahrt nach Rotterdam. Als es in die Gegend von Orsoy kam, fuhr hier rechtsrheinisch das

MS "Riechen", das den beladenen Schleppkahn "Malm 18" auf langem Strang im Anhang hatte, zu Berg. Hinter dem Schleppkahn "Malm 18" fuhr MS "Kralingen". MS "Riechen" und MS "Kralingen" führten die blaue Seitenflagge. Linksrheinish lagen in der Nähe des Ufers mehrere Schiffsstapel. An ihnen vorbei fuhr die Schubeinheit "Constantin der Große 1"/"Krupp 39" zu Berg. Während der "Riechen"-Schleppzug den Schubzug "Constantin der Große 1" überholte, versuchte MS "Colorado", das den SK "Carmenna" im Anhang hatte, zwischen den beiden vorgenannten Bergzügen durchzufahren und diese zu überholen. MS "Colorado" war etwa bis in die Höhe des Kahnes "Malm 18" gekommen - wie weit genau, ist streitig - , als der Kahn nach Steuerbord auslief. Hierdurch wurde dem TMS "Eiltank 1" der Weg verlegt. TMS "Eiltank 1" geriet zunächst mit seinem Steuerbordvorschiff gegen das Steuerbordvorschiff von "Malm 18" und dann gegen die Backbordseite mittschiffs des MS "Colorado". Alsdann schleifte TMS "Eiltank 1" mit der ganzen Steuerbordseite an dem Kopf des Kahnes "Malm 18" entlang, kam dann zum Stillstand und konnte an der Steuerbordseite von "Malm 18" festgemacht werden. Inzwischen lief das MS "Elco", das dem TMS "Eiltank 1" in der Talfahrt gefolgt war, gegen das Achterschiff des TMS "Eiltank 1".

Hinweis: Auch Teile der Urteilsammlung sind als Datenbank nach §§ 87a ff. UrhG geschützt.

Die Klägerin hat behauptet, TMS "Eiltank 1" habe die blaue Seitenflagge gezeigt; als SK "Malm 18" auszu-
laufen begonnen habe, habe Schiffsführer B. des TMS ein
Achtungssignal gegeben, um die andere Schifffahrt auf die
drohende Gefahr aufmerksam zu machen. Gleichzeitig habe
er die Maschine abgestoppt und mit voller Kraft zurückge-
schlagen. Ein Ausweichmanöver gegenüber dem SK "Malm 18"
sei jedoch nicht mehr möglich gewesen, obwohl TMS "Eil-
tank 1" das MS "Colorado" so hart wie möglich angehalten
habe. Die Klägerin hat die Auffassung vertreten, daß mit



Rücksicht auf das Auslaufen des Kahnés "Malm 18" gegen dessen Führung der Beweis des ersten Anscheins spreche, der von den Beklagten nicht widerlegt sei.

Die Nebenintervenientin hat sich dem Klagebegehren angeschlossen und vorgetragen, der Schleppzug MS "Colorado" sei im Verhältnis zu dem Schleppzug "Riehen" nur langsam vorausgekommen, weil MS "Riehen" offensichtlich versucht habe, vor dem "Colorado"-Zug zu bleiben. Der Schubzug "Constantin der Große 1" habe zu den in Orsoy liegenden Stilliogern nur einen sehr kurzen seitlichen Abstand gehalten. Auf der anderen Stromseite sei der Schleppzug "Riehen" dicht am Grund entlanggefahren. Infolgedessen sei zwischen diesen beiden Schiffsverbänden ein so großer Zwischenraum gewesen, daß MS "Colorado" ohne Gefahr für die zu überholenden Schiffe und für die Entgegenkommer in diesen Zwischenraum habe einfahren können. Irgendeine Sogwirkung sei von MS "Colorado" auf den SK "Malm 18" nicht ausgeübt worden, was sich schon daraus ergebe, daß MS "Colorado" und SK "Malm 18" zu Beginn des Auslaufens auf gleicher Höhe gewesen seien und SK "Malm 18" nicht nach Backbord, sondern nach Steuerbord gelaufen sei.

Die Beklagten haben die Sachdarstellung der Klägerin und der Nebenintervenientin bestritten und vorgetragen, der Schleppzug MS "Riehen" habe den rechtsrheinischen Grund in ausreichendem seitlichen Abstand umfahren. Der Seitenabstand ihres SK "Malm 18" zum Schubzug "Constantin der Große 1" habe 50 bis 60 m betragen. Das MS "Colorado" mit dem Kahn "Carmenna" im Anhang habe als drittes zur Überholung der Schleppzüge "Riehen" und "Constantin der Große 1" angesetzt und dieses Überholmanöver mit hoher Geschwindigkeit durchgeführt. Hierbei habe das MS "Colorado" zu dem SK "Malm 18" einen seitlichen Abstand von nur 30 m gehalten.

Dadurch sei eine starke Sogwirkung auf den "Malm"-Kahn ausgeübt worden, so daß dieser nach Steuerbord ausgelaufen sei, als das Heck von "Colorado" über die Mitte des Kahns hinausgekommen sei. Trotz aller Versuche der Schiffsführung des SK "Malm 18", das weitere Ausscheren des Kahnes durch harte Backbordruderlage zu verhindern, sei das Schiff weiter nach Steuerbord ausgelaufen.

Das Rheinschiffahrtsgericht hat die Klage abgewiesen. Das Rheinschiffahrtsobergericht hat sie dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Mit der Revision erstreben die Beklagten die Wiederherstellung des erstrichterlichen Urteils, die Klägerin und ihre Streithelferin bitten um Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe:

I. Das Berufungsgericht ist der Ansicht, das Auslaufen des SK "Malm 18" sei nicht durch das schuldhaftes Fehlverhalten der Schiffsführer der anderen beteiligten Schiffe, insbesondere des MS "Colorado", verursacht worden; daher spreche ein Anscheinsbeweis dafür, daß das Ausscheren des SK "Malm 18" auf einem ursächlichen Verschulden der Kahnführung beruhe. Diesen Anscheinsbeweis hätten die Beklagten nicht entkräftet. Im einzelnen wird im angefochtenen Urteil ausgeführt:

Drei mögliche Ursachen für das Auslaufen des Kahnes seien denkbar. Entweder sei der Kahn durch den Sog des überholenden MS "Colorado" angezogen worden oder der Kahn habe mit seinem Achterschiff den Grund berührt oder die Kahnführung habe falsch gesteuert.

Eine ernsthafte Möglichkeit, daß die von MS "Colorado" ausgehende Sogwirkung das Auslaufen des Kahnnes verursacht habe, scheide aus. Zwar habe das überholende MS "Colorado" eine Sogwirkung auf den Kahn ausgeübt. Diese sei aber nicht so stark gewesen, daß es der Kahnführung unmöglich oder auch nur schwer möglich gewesen wäre, das Ausscheren zu verhindern. Das ergebe sich aus folgenden Umständen:

Der Seitenabstand zwischen den beiden Fahrzeugen habe mindestens 50 m betragen.

Der Kahn sei in dem Zeitpunkt ausgelaufen, als das Achterschiff von "Colorado" gerade über die Mitte des Kahnnes hinausgekommen sei; ein Auslaufen nach Steuerbord, wie hier, wäre aber nur erklärlich, wenn MS "Colorado" mit seinem Achterschiff den Bug des Kahnnes bereits passiert gehabt hätte; bei der Lage der Schiffe im Zeitpunkt des Ausscherens wäre eher ein Auslaufen des Kahnnes nach Backbord erklärlich. Gegen die Tendenz des Kahnnes zum Ausscheren nach Steuerbord spreche auch, daß die Kahnführung bis zum Auslaufen keine Beeinträchtigung in der Steuerung durch den Druck oder Sog des Überholers bemerkt habe, obwohl die von diesem zweifelsohne ausgehenden geringen Beeinträchtigungen in der Zeit vor dem Auslaufen stärker gewesen sein müßten als in diesem Augenblick.

Auch die Fahrtgeschwindigkeit während des Überholens könne unter Berücksichtigung des Seitenabstandes nicht zu einer erheblichen Sogwirkung geführt haben. Nach der Aussage des Schiffsführers St. [REDACTED] des "Riehen"-Zuges habe seine Geschwindigkeit etwa 9 km/h, die Geschwindigkeit des "Colorado"-Zuges 9,3 bis 9,4 km/h betragen. Gehe man davon aus, so habe MS "Colorado" mehr als 15 Minuten benötigt von dem Zeitpunkt an, wo es mit seinem Bug den Kahn

erreichte, bis zu dessen Ausscheren; der Kahnführung habe daher ausreichend Zeit zur Verfügung gestanden, um sich auf mögliche Beeinträchtigungen durch den Überholer einzustellen.

Die Möglichkeit einer Grundberührung des Kahnesei nicht auszuschließen, obwohl das tiefer als der Kahn abgeladene MS "Riechen" und das dem Kahn folgende, ebenfalls tiefer abgeladene MS "Kralingen" keine Grundberührung gehabt hätten.

Schließlich sei nicht mit letzter Sicherheit ein Steuer- oder Ruderfehler des Kahnesei auszuschließen.

Einen Schuldvorwurf gegen den Schiffsführer von "Colorado" glaubt das Berufungsgericht nicht erheben zu können. Bei einem Seitenabstand von mindestens 50 m habe er darauf vertrauen dürfen, daß eine mögliche, aber dennoch geringe, von seinem Schiff ausgehende Sogwirkung vom Kahnführer ohne Schwierigkeit habe aufgefangen werden können. Für die Doppelüberholung sei hinreichender Raum gewesen. Auch habe "Colorado" dem entgegenkommenden TMS "Eiltank 1" einen ausreichenden Durchfahrtsweg freigelassen.

Auch ein schuldhaftes Fehlverhalten der Schiffsführungen von MS "Riechen", TMS "Eiltank 1" und MS "Elco" hält das Berufungsgericht nicht für gegeben.

Zusammenfassend wird im angefochtenen Urteil festgestellt, daß die Interessenten des SK "Malm 18" nicht die für ein schuldhaftes Verhalten ihres Kahnführers sprechende Vermutung ausgeräumt hätten.

II. Das angefochtene Urteil gibt in mehrfacher Richtung Anlaß zu rechtlichen Bedenken.

1. Ob das Ausscheren eines Kahnés nach der Lebenserfahrung dann auf ein Verschulden des Kahnführers zurückzuführen ist, wenn die konkreten Ursachen für das Ausscheren nicht aufzuklären sind, ist unter Berücksichtigung der Umstände des einzelnen Falles zu entscheiden. Liegen keine besonderen Umstände vor, so spricht allerdings ein Anscheinsbeweis für ein ursächliches Verschulden des Schiffsführers des ausscherenden Kahnés (vgl. BGHZ 6, 169; BGH VersR 1965, 510). Sind aber solche besonderen Umstände unstreitig oder von der Kahnführung bewiesen, so kann der Anscheinsbeweis entfallen. Ein solcher besonderer Umstand ist hier das Überholen, insbesondere im Zusammenhang mit dem Niedrigwasser. Läuft ein Kahn in räumlichem und zeitlichem Zusammenhang mit dem Überholen eines anderen Fahrzeugs aus dem Ruder, so bietet die Lebenserfahrung für sich allein regelmäßig keine Grundlage für die Annahme eines Verschuldens der Kahnführung; denn erfahrungsgemäß wird nicht selten durch die von dem Überholenden ausgehende Druck- oder Sogwirkung ein Ausscheren des zu Überholenden Kahnés herbeigeführt. Eine solche Gefahr besteht besonders dann, wenn der Kahn wenig Wasser unter seinem Boden hat. Es ist dann durchaus möglich, daß der Kahn trotz richtiger Steuerung ausschert. Bei dieser Sachlage ist für einen Anscheinsbeweis regelmäßig kein Raum. Der durch einen ausscherenden Kahn Geschädigte muß den Beweis für ein nautisch fehlerhaftes Verhalten des Kahnführers erbringen. Diesen Beweis kann er dadurch führen, daß nach den gesamten Umständen des Falles (für die der Geschädigte beweispflichtig ist) bei richtiger Steuerung dieses Kahnés ein Ausscheren vermieden worden wäre.

2. Die Ausführungen im angefochtenen Urteil über die von MS "Colorado" ausgehenden Sogwirkungen halten der rechtlichen Nachprüfung nicht stand, wie die Revision zutreffend rügt (§ 286 ZPO). Der Schiffsführer R. des MS "Kralingen", das hinter dem SK "Malm 18" fuhr, hat nach seiner Aussage bemerkte, daß das Vorschiff des Kahnens durch den beim Überholen entstandenen Sog angesaugt wurde. Das haben auch der Schiffsführer B. von TMS "Eiltank 1" und, wenn auch mit Einschränkung, der Schiffsführer Schmitt von "Constantin der Große 1" angenommen. Das Berufungsgericht hat sich auch nicht damit auseinandergesetzt, daß der Schiffsführer R. nach seiner Bekundung (vgl. dazu auch die Aussage des Schiffsführers Driesen, der sich ebenfalls auf MS "Kralingen" befand) sich entschlossen habe, den Schleppzug "Rieken" und "Malm 18" nicht zu überholen, obwohl sein Fahrzeug schneller als alle anderen Schiffe im Revier habe fahren können; denn er habe ein Überholen für bedenklich gehalten, weil bei dem niedrigen Wasserstand der vorhandene Raum für ein Überholmanöver in dieser Situation nicht ausgereicht habe.

Die theoretischen Ausführungen, die das Berufungsgericht über die von dem Überholer ausgehenden Druck- und Sogwirkungen unter Berücksichtigung der Lage der beiden Fahrzeuge im Augenblick des Ausscherens des Kahnens macht, stehen im Gegensatz zu den Darlegungen des Rheinschiffahrtsgerichts, das sich auf einen Bericht der Versuchsanstalt für Binnenschiffbau e.V. Duisburg bezieht. Da es sich im vorliegenden Fall um nicht einfache physikalische Fragen handelt, mußte das Rheinschiffahrtsobergericht, wenn es meinte, der Auffassung des Rheinschiffahrtsgerichts nicht folgen zu können, hierüber ein Sachverständigengutachten der Versuchsanstalt einholen, zumal es sich nicht mit dem vom Rhein-

schiffahrtsgericht angeführten Bericht der Versuchsanstalt auseinandergesetzt hat. Die Überlegungen im angefochtenen Urteil sind auch insoweit nicht ausreichend, als das Berufungsgericht den niedrigen Wasserstand, der hier eine entscheidende Rolle spielen kann, die Kahneigenschaft des zu überholenden Schiffes und seine Beladung, den Einfluß von Stromgeschwindigkeit und Stromrichtung auf das Ausweichen des Kahnens sowie den Umstand nicht berücksichtigt hat, ob und welche Wirkungen auf den Kahn von dem schweren Schubverband "Constantin der Große 1" ausgingen, den MS "Colorado" gleichzeitig überholt hat.

3. Die Revision greift auch zu Recht die Ausführungen im angefochtenen Urteil an, mit denen das Berufungsgericht die Möglichkeit einer Grundberührung des Kahnens begründet. Der Schluß, den das Rheinschiffahrtsobergericht aus dem Schweigen der Zeugen P. und D. über den Uferabstand zieht, widerspricht bei den hier gegebenen Umständen den Denkgesetzen. Dasselbe gilt für den Schluß, der aus dem Raken des MS "Kralingen" bei seinem Ausweichen nach der Kollision von "Malm 18" und "Colorado" gezogen wird. Obwohl weder MS "Riechen" noch MS "Kralingen", beide tiefer abgeladen als SK "Malm 18", bei ihrer Fahrt vor dem Unfall eine Last vom Grund her hatten, will das Berufungsgericht eine Grundberührung von "Malm 18" nicht ausschließen, da nicht mit Sicherheit festzustellen sei, daß die drei Schiffe genau in Kiellinie hintereinander gefahren seien; das Rheinschiffahrtsobergericht hält es offensichtlich für möglich, daß "Malm 18" sich näher am Ufer befand als "Riechen" und "Kralingen". Dabei fehlt jedoch eine Würdigung der Aussagen des Schiffsführers St. und des Matrosen P., beide von MS "Riechen", wonach "Malm 18"

das Schraubenwasser von "Riehen" knapp nach Steuerbord freigefahren habe, also weiter zur Strommitte gelegen sei als "Riehen". Wenn das Berufungsgericht u.a. auf ungleichmüßige Beschaffenheit des Stromgrundes hinweist, so hätte es die Frage des Verschuldens der Kahnführung prüfen müssen, falls der SK "Malm 18" mit seinem geringeren Tiefgang mehr stromwärts fuhr als "Riehen", wovon in der Revisionsinstanz ausgegangen werden muß.

Wenn aber ein "Schmecken des Grundes" durch den Kahn in Frage kommen sollte, müßte geprüft werden, ob dieses bei dem niedrigen Wasserstand nicht dadurch herbeigeführt worden ist, daß MS "Colorado" bei seiner Vorbeifahrt infolgeder, wenn auch vielleicht geringen, Sogwirkung dem Heck des Kahnes Wasser weggenommen hat. Auch bei einer solchen Möglichkeit kann ein Anscheinsbeweis gegen das ausscherende Fahrzeug nicht Platz greifen.

4. Trotz der Aussage des Matrosen E. [REDACTED] von "Malm 18", er habe bei Beginn des Auslaufens das Ruderblatt beobachtet, wie es ganz nach Backbord ausgedreht worden sei, will das Berufungsgericht Steuer- oder Ruderfehler nicht "mit letzter Sicherheit" ausschließen. Soweit das Berufungsgericht diese Aussage deshalb nicht für ausreichend hält, weil es nicht ausgeschlossen sei, daß dem Kahnführer schon vorher möglicherweise Ruder- oder Steuerfehler unterlaufen seien, ergibt sich dafür nach dem Akteninhalt kein Anhaltspunkt. Im angefochtenen Urteil wird nicht einmal angedeutet, worin diese Fehler oder ihre Wirkung bestanden haben können. Wenn das Berufungsgericht ausführt, der Kahn sei in seiner Steuerung bis zum Auslaufen nicht beeinträchtigt worden, so ist das kein Argument gegen die Möglichkeit, daß das Heck des Kahnes infolge des Sogs

nicht mehr genügend Wasser unter sich hatte, als das Heck von "Colorado" über die Mitte des Kahnies hinausgekommen war.

5. Aus den vorstehenden Ausführungen ergibt sich, daß nach dem jetzigen Prozeßstand ein Verschulden des Schiffsführers von "Colorado", das bei einem etwaigen Verschulden des Kahnführers allerdings nur für den Ausgleichsanspruch von "Malm 18" gegen "Colorado" rechtlich erheblich ist, im angefochtenen Urteil mit nicht zutreffender Begründung verneint worden ist. Eine Erörterung der Frage des Verschuldens von "Colorado" erscheint auch im vorliegenden Rechtsstreit wegen des engen Zusammenhangs mit einem etwaigen Verschulden von "Malm 18" angezeigt.

Schiffseigner und Schiffsführer des Überholenden MS "Colorado" müssen beweisen, daß für das Überholen und die gleichzeitige Begegnung unzweifelhaft hinreichender Raum vorhanden war (BGH VersR 1960, 594; 1964, 650). Das gilt selbstverständlich erst recht für den Zweitüberholer. Unzweifelhaft hinreichender Raum für die Vorbeifahrt von "Colorado" könnte insbesondere auch dann nicht gegeben sein, wenn die Gefahr bestanden hätte, daß dem dicht am Grund fahrenden SK "Malm 18" das für seine Steuerung nötige Wasser durch die Vorbeifahrt weggenommen worden wäre.

Das Berufungsgericht will der Aussage des Schiffsführers B. vom MTS "Eiltank 1" entnehmen, MS "Colorado" habe trotz seines doppelten Überholens dem Talfahrer einen ausreichenden Durchfahrtsweg freigelassen. Dabei hat es aber nicht berücksichtigt, daß B. das Ausscheren des Kahnies gerade auf die von "Colorado" ausgehende Sogwirkung zurückgeführt hat.

6. Ohne Rechtsverletzung hat das Berufungsgericht ein Verschulden der Schiffsführungen von MS "Riechen", TMS "Eiltank 1" und MS "Elco" verneint. Die Vorschrift des § 44 RhSchPVO über die Pflicht des Vorausfahrenden zur Verminderung der Geschwindigkeit ist auf das zuerst überholende Schiff gegenüber dem Zweitüberholer nicht anzuwenden. Denn andernfalls wäre es dem Erstüberholer erschwert oder unmöglich, sein Überholmanöver schnell auszuführen, um einer Behinderung des Verkehrs möglichst vorzubeugen. Der Zweck, den § 44 RhSchPVO verfolgt, wäre dann gerade nicht erreicht. Der Erstüberholer ist daher gegenüber dem Zweitüberholer bevorrechtigt. Dem Führer des MS "Riechen" kann daher nicht vorgeworfen werden, er habe seine Geschwindigkeit nicht vermindert.

III. Nach alldem muß das angefochtene Urteil aufgehoben und die noch nicht entscheidungsreife Sache an das Berufungsgericht zurückverwiesen werden. Bei der erneuten Verhandlung und Entscheidung wird sich das Berufungsgericht mit der Aussage des Schiffsführers G [REDACTED] auseinandersetzen müssen, der die Geschwindigkeit seines "Colorado"-Schleppzuges mit ca. 10 km/h angegeben hat. Auch werden im Hinblick auf die Beweislast der Klägerin der Abstand und die Lage der beiden Schiffe zueinander im Zeitpunkt des Ausscherens zu überprüfen sein. Den Beklagten bleibt es überlassen, in der neuen Verhandlung auf die Rüge der Revision zurückzukommen, die Aussage des Schiffsführers R [REDACTED] über das Ausdrehen des Ruders von "Malm 18" nach

Backbord (Vernehmungsprotokoll vom 7. Juli 1966, 5 C
95/65 BSch, S. 3 letzter Satz) sei übergangen worden.

Dr. Nörr

Liesecke

Dr. Schulze

Fleck

Dr. Bauer