

44

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 157/67

URTEIL

Verkündet am

13. März 1969

Heil,
Justizhauptsekretär
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

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

Klägerin und Revisionsklägerin,
- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

1. die S [REDACTED] Reederei AG, B [REDACTED], R [REDACTED],
vertreten durch ihren Vorstand dortselbst,
2. den Schiffsführer Heinrich G [REDACTED] von MS "Colorado",
zu laden bei der Beklagten zu 1,

Beklagten und Revisionsbeklagten,
- 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 Klägerin wird das Ur-
teil 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 Eigenerin des Schleppkahnes "Malm 18"
(1.490 t, 86,21 m lang, 10,05 m breit). Sie macht Scha-
densersatzansprüche in Höhe von 46.993,59 hfl wegen Be-
schädigung ihres Kahnes geltend.

Der Beklagten zu 1 gehört das MS "Colorado" (1.683 t,
85,92 m lang, 11,05 m breit, Tiefgang 2,80 m, 2 x 600 PS),
das zur Unfallzeit vom Beklagten zu 2 verantwortlich ge-
führt wurde.

Am 10. März 1965 befand sich der Schleppkahn "Malm 18"
bei Orsoy gegen 16,45 Uhr auf der Bergfahrt im Anhang des
MS "Riechen". Der "Riechen"-Schleppzug fuhr an der rechts-
rheinischen Fahrwasserseite. Am linksrheinischen Ufer la-
gen mehrere Stillieger nebeneinander. An diesen fuhr der

- 3 -

Schubzug "Constantin der Große 1" vorbei. Diesen Schubzug überholte der "Riehen"-Schleppzug. Das zunächst hinter diesen beiden Schiffsverbänden fahrende Motorschiff "Colorado" versuchte nun, zwischen beiden Bergzügen hindurchzufahren und beide zu überholen. Als MS "Colorado" etwa bis in die Höhe des Schleppkahn "Malm 18" gekommen war, lief dieser nach Steuerbord aus. Dadurch wurde dem in diesem Augenblick zu Tal kommenden TMS "Eiltank 1" der Weg verlegt. So gerieten TMS "Eiltank 1", SK "Malm 18" und MS "Colorado" miteinander in Kollision und wurden schließlich auch gegen den "Constantin"-Schubzug gestoßen. Infolge der Kollisionen entstanden an allen Fahrzeugen erhebliche Sachschäden.

Die Klägerin hat behauptet, der Schleppzug "Riehen" habe ausreichenden seitlichen Abstand vom rechtsrheinisch gelegenen Grund gehalten. Beim Überholen des Schubzuges sei ein Seitenabstand von 50 bis 60 m eingehalten worden. Das MS "Colorado" mit dem Kahn "Carmenna" im Anhang habe als drittes Fahrzeug zum Überholen der Bergzüge "Riehen" und "Constantin der Große 1" angesetzt und das Manöver mit unverhältnismäßig hoher Geschwindigkeit durchgeführt. Hierbei habe MS "Colorado" zu dem Schleppkahn "Malm 18" einen seitlichen Abstand von etwa 30 m eingehalten. Dadurch sei eine starke Sogwirkung auf den "Malm"-Kahn ausgeübt worden, so daß dieser nach Steuerbord aus dem Ruder ausgelaufen sei, als das Heck von "Colorado" über die Mitte des Kahn "Malm 18" hinausgekommen sei. Obwohl der Schiffsführer Vos von SK "Malm 18" versucht habe, mit Hilfe der elektrischen Ruderanlage das Ausscheren zu verhindern, und obwohl auf "Malm 18" das Ruder so weit wie möglich nach Backbord ausgedreht worden sei, habe das Ausscheren wegen der übermäßig starken Sogwirkung nicht vermieden werden können.



Die Beklagten haben die Sachdarstellung der Klägerin bestritten und vorgetragen: Der Schleppzug MS "Colorado" sei im Verhältnis zu dem Schleppzug "Riehen" nur langsam vorausgekommen, weil MS "Riehen" offensichtlich versucht habe, vor dem Schleppzug zu bleiben. Der Schubzug "Constantin der Große 1" habe zu den in Orsoy liegenden Schiffen einen sehr kurzen seitlichen Abstand gehalten. Auf der anderen Fahrwasserseite sei der Schleppzug "Riehen" dicht am Grunde entlangefahren. Infolgedessen sei auch ein sehr großer Zwischenraum zwischen den beiden Zügen vorhanden gewesen. Irgendeine Sogwirkung habe MS "Colorado" auf "Malm 18" nicht ausgeübt, was sich schon daraus ergebe, daß die beiden Schiffe im Zeitpunkt des Auslaufens auf gleicher Höhe gewesen seien und SK "Malm 18" nicht nach Backbord, sondern nach Steuerbord ausgelaufen sei. Die Klägerin hätte den gegen sie sprechenden Anscheinsbeweis nicht entkräftet.

Das Rheinschiffahrtsgericht hat die Klage dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt, das Rheinschiffahrts-obergericht hat sie abgewiesen. Mit der Revision will die Klägerin die Wiederherstellung des erstrichterlichen Urteils erreichen. Die Beklagten bitten um Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe:

I. Das Berufungsgericht führt aus:

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 Kahnkes verur-
sacht 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 ha-
be mindestens 50 m betragen.

Der Kahn sei in dem Zeitpunkt ausgelaufen, als das
Achterschiff von "Colorado" gerade über die Mitte des Kah-
nes hinausgekommen sei; ein Auslaufen nach Steuerbord, wie
hier, wäre aber nur erklärlich, wenn MS "Colorado" mit
seinem Achterschiff den Bug des Kahnkes bereits passiert
gehabt hätte; bei der Lage der Schiffe im Zeitpunkt des
Ausscherens wäre eher ein Auslaufen des Kahnkes nach Back-
bord erklärlich. Gegen die Tendenz des Kahnkes zum Aussche-
ren 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 Beein-
trächtigungen in der Zeit vor dem Auslaufen stärker gewe-
sen 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 Schiffführers St. des "Riechen"-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 Kahnes sei 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 Kahnes 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 Durchfahrtweg freigelassen.

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

II. Das angefochtene Urteil gibt Anlaß zu rechtlichen Bedenken, insbesondere deswegen, weil nicht auszuschließen ist, daß das Berufungsgericht die Beweislast verkannt hat.

1. 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 entzogen worden wäre. Es muß geprüft werden, ob der Kahn infolge der, wenn auch vielleicht geringen, Sogwirkungen bei dem niedrigen Wasserstand den Grund "geschmeckt" hat und etwa deshalb aus dem Ruder gelaufen ist. Für die Umstände, die eine solche Ursache ausschließen, sind die Beklagten beweispflichtig. Da das Berufungsgericht diese Prüfung unterlassen hat, muß schon deswegen das angefochtene Urteil aufgehoben werden.

Das Berufungsgericht will der Aussage des Schiffsführers Bock 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 Bock das Ausscheren des Kahnes gerade auf die von "Colorado" ausgehende Sogwirkung zurückgeführt hat.

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 beobachtet, daß das Vorschiff des Kahnes 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 "Riehen" 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 Kahnes macht, stehen im Gegensatz zu den Darlegungen des Rheinschifffahrtsgerichts, 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 Rheinschifffahrtsobergericht, wenn es meinte, der Auffassung des Rheinschifffahrtsgerichts nicht folgen zu können, hierüber ein Sachverständigengutachten der Versuchsanstalt einholen, zumal es sich

nicht mit dem vom Rheinschiffahrtsgericht 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 Ausscheren 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.

Auch soweit Umstände die von "Colorado" ausgehenden Sogwirkungen als Ursache ausschließen, sind die Beklagten für das Vorliegen dieser Umstände beweispflichtig.

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 Raats und Driesen 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 "Rieken" 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 Kielinie hintereinander gefahren seien; das Rheinschiffahrtsobergericht hält es offensichtlich für möglich, daß

"Malm 18" sich näher am Ufer befand als "Riehen" und "Kralingen". Dabei fehlt jedoch eine Würdigung der Aussagen des Schiffsführers Str[REDACTED] und des Matrosen E[REDACTED], beide von MS "Riehen", wonach "Malm 18" das Schraubengewasser von "Riehen" knapp nach Steuerbord freigefahren habe, also weiter zur Strommitte gelegen sei als "Riehen". Wenn das Berufungsgericht u.a. auf ungleichmäßige 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.

Im übrigen genügt zur Begründung eines Mitverschuldens von "Malm 18" nicht die Möglichkeit einer Grundberührung. Vielmehr müssen die Beklagten eine solche beweisen und darüber hinaus beweisen, daß die Grundberührung auf fehlerhafter Steuerung des Kahnes und nicht darauf beruht, daß dem Kahn durch den von "Colorado" ausgehenden Sog Wasser entzogen wurde.

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 dagegen, daß das Heck des Kahnes infolge des Sogs nicht mehr genügend Wasser unter sich hatte, als das Heck von "Colorado" über die Mitte des Kahnes hinausgekommen war.

Wollen die Beklagten mit der Behauptung, auf dem Kahn sei fehlerhaft gesteuert worden, ihr Verschulden ausschließen oder wenigstens ein Mitverschulden des Kahnes begründen, so müssen sie ihre Behauptung beweisen. -

5. Ohne Rechtsverletzung hat das Berufungsgericht ein Verschulden der Schiffsführungen von MS "Riehen" und TMS "Eiltank 1" 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 "Riehen" 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"-Schleppzugs mit ca. 10 km/h angegeben hat. Auch werden in Hinblick auf die Beweislast der Beklagten 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 Raats 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