
BGH, Urt. v. 13. März 1969 - II ZR 158/67 - Rheinschiffahrts-
obergericht Köln
Rheinschiffahrts-
gericht Duisburg-
Ruhrort

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 158/67

URTEIL

Verkündet am

13. März 1969

Heil,

Justizhauptsekretär

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

1. der M[REDACTED] Handel- en Transport-Maatschappij N.V.,
vertreten durch den Direktor, R[REDACTED],
2. des Schiffsführers J. V[REDACTED] vom Kahn "Malm 18",
zu laden bei der Beklagten zu 1,

Beklagten und Revisionskläger,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

die S[REDACTED] Reederei AG, vertreten durch den
Vorstand, B[REDACTED],

Klägerin und Revisionsbeklagte,

- 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 Rheinschiffahrtsobergericht 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 MS "Colorado" (1 683 t, 85,90 m lang, 11,05 m breit, Tiefgang 2,80 m, 2 x 600 PS). Sie macht gegen die Beklagten Schadensersatzansprüche in Höhe von 25 042 DM wegen Beschädigung ihres Schiffes (einschl. Effektschadens) geltend.

Dor Beklagten zu 1) gehört der Schleppkahn "Malm 18" (1490 t, 86,21 m lang, 10,05 m breit), der am Unfalltage vom Beklagten zu 2) verantwortlich geführt wurde.

Das MS "Colorado" befand sich am 10. März 1965 gegen 16,45 Uhr mit dem beladenen Schleppkahn "Carmenna" bei Orsoy auf der Bergfahrt. Am linksrheinischen Ufer hatten mehrere Schiffe festgemacht, an denen der Schubzug



"Constantin der Große 1" / "Krupp 39" vorbeifuhr. An der rechtsrheinischen Fahrwasserseite bewegte sich das MS "Riechen" mit dem auf langem Strang hängenden, beladenen Schleppkahn "Malm 18" zu Berg und überholte dabei den Schubzug "Constantin der Große 1". MS "Colorado" wollte in dem Raum zwischen dem Schubzug und dem Schleppzug "Riechen" überholen. Als das Motorschiff bei diesem Versuch etwa bis in die Höhe von "Malm 18" gekommen war, lief dieser Kahn nach Steuerbord aus und verlegte dem zu Tal kommenden TMS "Eiltank 1" den Weg. So geriet TMS "Eiltank 1" zunächst gegen das Steuerbordvorschiff des "Malm 18" und dann gegen die Backbordseite mittschiffs von MS "Colorado". Sodann drückten SK "Malm 18" und TMS "Eiltank 1" das MS "Colorado" gegen das MS "Constantin der Große 1".

Die Klägerin hat behauptet, der Schleppzug MS "Colorado" sei im Verhältnis zu dem Schleppzug MS "Riechen" nur langsam vorausgekommen, weil MS "Riechen" offensichtlich versucht habe, vor dem "Colorado"-Zug zu bleiben. Der Schubzug "Constantin der Große 1" habe zu den in Orsoy liegenden Schiffen nur einen sehr kurzen seitlichen Abstand eingehalten; auf der anderen Seite sei der "Riechen"-Zug dicht am rechtsrheinischen Grund entlang gefahren. Infolgedessen sei ein sehr großer Zwischenraum zwischen den beiden zu Berg fahrenden Schiffsverbänden gewesen. Irgendeine Sogwirkung habe MS "Colorado" auf den SK "Malm 18" nicht ausgeübt. Das ergebe sich schon daraus, daß "Colorado" und "Malm 18" zu Beginn des Auslaufens auf gleicher Höhe gewesen seien und "Malm 18" nicht nach Backbord, sondern nach Steuerbord gelaufen sei. Die Beklagten hätten den gegen sie sprechenden Anscheinsbeweis nicht entkräftet.

Die Beklagten haben die Sachdarstellung der Klägerin bestritten und vorgetragen, der Schleppzug MS "Riehen" habe den rechtsrheinischen Grund in ausreichendem seitlichen Abstand umfahren. Der Seitenabstand ihres SK "Malm 18" zum Schubzug habe 50 bis 60 m betragen. MS "Colorado" mit dem Kahn "Carmenna" im Anhang habe eine Doppelüberholung vorgenommen und dieses Manöver mit hoher Geschwindigkeit durchgeführt. Hierbei sei MS "Colorado" in einem seitlichen Abstand von 30 m bis über die Mitte des Kahns "Malm 18" hinaus gekommen und habe dadurch eine so starke Sogwirkung auf den Kahn ausgeübt, daß der Schleppkahn nach Steuerbord ausgelaufen sei. Obwohl Schiffsführer Vos mit Hilfe der elektrischen Ruderanlage alles versucht habe, um das Ausscheren zu verhindern, und das Ruder so weit wie möglich nach Backbord gedreht habe, sei ein Ausscheren infolge der Sogwirkung nicht mehr verhindert worden.

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

Entscheidungsgründe:

I. Das Berufungsgericht ist der Ansicht, das Auslaufen des SK "Malm 18" sei nicht durch das schuldhafte 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 Kahn-

führung beruhe. Diesen Anscheinsbeweis hätten die Beklagten nicht entkräftet. Im einzelnen wird im angefochtenen Urteil ausgeführt:

Drei mögliche Ursachen für das Auslaufen des Kahnnes 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 Be-

eintrüchtigungen 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 Strack 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 Durchfahrtsweg freigelassen.

Auch ein schuldhaftes Fehlverhalten der Schiffsführungen von MS "Richen" und TMS "Eiltank 1" 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 Kahnnes 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 Kahnnes (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 Kahnnes 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 den Anscheinsbeweis regelmäßig kein Raum. Der durch einen ausschierenden Kahn Geschädigte muß vielmehr den Beweis für ein nautisch fehlerhaftes Verhalten des Kahnführers erbringen. Diesen Beweis kann er dadurch führen, daß nach den Umständen des Falles (für die der Überholende beweispflichtig ist) bei richtiger Steuerung dieses Kahnnes ein Ausscheren vermieden worden wäre. Zu diesen Umständen gehören u.a. der Abstand der Fahrzeuge bei dem Überholen und ihre Lage zueinander im Zeitpunkt des Ausschierens, die von der Größe, dem Tiefgang und der Geschwindigkeit des überholenden Schiffes abhängige Sog- oder Druckwirkung, die Stromtiefe, Stromrichtung und Stromgeschwindigkeit der Strecke, die von dem Kahn beim Überholen befahren wird.

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 Kahnnes 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 Raats nach seiner Bekundung (vgl. dazu auch die Aussage des Schiffsführers D., der sich eben-

falls auf MS "Kralingen" befand) sich entschlossen habe, den Schleppzug "Riechen" 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 Rheinschifffahrtsgericht 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 Kahnes 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 Kahnés begründet. Der Schluß, den das Rheinschiffahrtsobergericht aus dem Schweigen der Zeugen R[REDACTED] und D[REDACTED] 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 "Riehen" 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 "Riehen" und "Kralingen". Dabei fehlt jedoch eine Würdigung der Aussagen des Schiffsführers St[REDACTED] und des Matrosen P[REDACTED], beide von MS "Riehen", 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 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.

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 infol-

ge der, wenn auch vielleicht geringen, Sogwirkung dem Heck des Kahns 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 Kahnkes infolge des Sogs nicht mehr genügend Wasser unter sich hatte, als das Heck von "Colorado" über die Mitte des Kahns hinausgekommen war.

5. Aus den vorstehenden Ausführungen ergibt sich, daß nach dem jetzigen Prozeßstand ein Verschulden des Schiffsführers von "Colorado", das auch bei einem etwaigen Verschulden des Kahnführers rechtlich erheblich ist (§ 92 BSchG, § 736 HGB, § 254 BGB), im angefochtenen Urteil mit nicht zutreffender Begründung verneint worden ist. 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.

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.

6. Ohne Rechtsverletzung hat das Berufungsgericht ein Verschulden der Schiffsführungen von MS "Riehen" und TMS "Eiltank 1" verneint. Die Vorschrift des § 44 RhSchFVO 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 RhSchFVO 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 Ver-

handlung 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 O 95/65 BSch, S. 3 letzter Satz) sei übergangen worden.

Dr. Nörr

Liesecke

Dr. Schulze

Fleck

Dr. Bauer