

4

Nachschlagewerk: ja
BGHZ: nein

RheinSchPVO §§ 37 Nr. 1, 42 Nr. 1

Auch beim Vorliegen eines unzulässigen Überholmanövers hat der Geschädigte nachzuweisen, daß das Manöver für seinen Schaden ursächlich war. Dabei können ihm die Grundsätze des Anscheinsbeweises die Beweisführung erleichtern.

BGH, Urt. v. 13. Juli 1970 - II ZR 163/69 - Rheinschiffahrts-
obergericht Köln
Rheinschiffahrts-
gericht St. Goar

4

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 163/69

URTEIL

Verkündet am

13. Juli 1970

K a u f m a n n ,
Justizangestellte

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

1. des Schiffsführers Roelof S [REDACTED], Eigentümer des
MS "Romaria", R [REDACTED], C [REDACTED],
2. des Lotsen Johann - genannt Hans - D [REDACTED], S [REDACTED],
H [REDACTED],

Beklagten und Revisionskläger,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED]-

gegen

De Z [REDACTED] S [REDACTED] G [REDACTED] NV-A [REDACTED],
Directeur: C.W. P [REDACTED], R [REDACTED], K [REDACTED],

Klägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED]-

- 2 -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 13. Juli 1970 unter Mitwirkung der Bundesrichter Liesecke, Dr. Schulze, Stimpel, Dr. Bauer und Dr. Kellermann

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Beklagten wird das Urteil des Rheinschiffahrtsobergerichts Köln vom 17. Oktober 1969 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 hat SK "Sirius" (76,6 m lang; 9,83 m breit; 1.248 t) gegen die Gefahren der Schifffahrt versichert. Sie nimmt die Beklagten - aus abgetretenem und übergegangenem Recht - auf Ersatz von Schäden in Anspruch, die den Interessenten des SK "Sirius" durch eine am 19. Januar 1966 erfolgte Grundberührung des Kahnes entstanden sind.

An dem genannten Tage fuhr der nahezu voll abgeladene SK "Sirius" im Schlepp des SB "Philant" (400 PS) auf dem Rhein zu Berg. Der Schleppzug hielt sich bei der Annäherung an das Bankeck (km 555,4) linksrheinisch. Rechtsrheinisch fuhr ein weiterer Schleppzug, der aus Vorspann, Boot und drei beladenen Anhängen bestand, eben-



falls zu Berg. Beide Schleppzüge wurden von TMS "Damco 296" überholt. Dieses Schiff fuhr zwischen den Schleppzügen hoch. Außerdem führte MS "Romaria" (55,09 m lang; 6,78 m breit; 477 t; 330 PS) ein Überholmanöver an der Steuerbordseite des Philantschleppzuges durch. Das letztgenannte, mit 400 t beladene, Schiff gehört dem Beklagten zu 1, wurde von ihm am Unfalltag verantwortlich geführt und hatte zur Unfallzeit den Beklagten zu 2 als Lotsen an Bord. Als SK "Sirius" etwa in die Höhe des Bankecks kam, scherte der Kahn zunächst nach Backbord, sodann nach Steuerbord aus und geriet auf die vor dem linken Ufer liegende Bank (km 555,4 - 555).

Die Klägerin behauptet, das Ausscheren des Kahnes sei dadurch verursacht worden, daß die Führung des MS "Romaria" den Kahn mit ihrem Schiff unter schuldhafter Verletzung ihrer nautischen Pflichten in einem Seitenabstand von nur 6 bis 10 m überholt, hierbei den Kahn zunächst mitgenommen und ihm sodann den Schraubenstrahl gegen das Steuerbordvorschiff geworfen habe.

Die Beklagten, die Klagabweisung beantragt haben, tragen demgegenüber vor, das Ausscheren des Kahnes sei allein dadurch bewirkt worden, daß SB "Philant" die Fahrt verlangsamt habe und deshalb der Kahn ohne genügenden Druck auf dem Ruder mit dem Kopf in die Querströmung am Banck geraten sei.

Der Beklagte zu 1 hat MS "Romaria" in Kenntnis der Klageforderung zu neuen Reisen ausgesandt.

Das Rheinschiffahrtsgericht hat den Klageanspruch, soweit es ihn nicht für verjährt erachtet und deshalb abwies, dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt.

Das Rheinschiffahrtsobergericht hat die Berufung der Beklagten zurückgewiesen. Mit der Revision verfolgen die Beklagten ihren Antrag auf Klagabweisung weiter. Die Klägerin beantragt, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

I. 1. Das Berufungsgericht gründet seine Auffassung, für die Durchführung des Überholmanövers seitens des MS "Romaria" habe kein unzweifelhaft hinreichender Raum zur Verfügung gestanden, auf folgende Feststellungen:

Zu Lasten der für die Zulässigkeit des Überholmanövers beweispflichtigen Beklagten sei davon auszugehen, daß der Philantschleppzug zu Beginn der Überholung (km 555,9) durch MS "Romaria" etwa 40 bis 50 m aus dem linken Ufer gefahren sei. Dieser Raum habe jedoch nicht in seiner gesamten Breite für die Durchführung des Überholmanövers zur Verfügung gestanden. Er sei durch den bei km 555,7 beginnenden, vor dem linken Ufer liegenden Schwarzgrund eingeengt worden. Von diesem hätten sowohl der Philantschleppzug als auch MS "Romaria" einen Sicherheitsabstand einhalten müssen. Nach Backbord habe der Philantschleppzug aber nicht ausweichen können, weil er wegen der von dem Wahrschauposten am Bankeck angekündigten Talfahrt (ein Schleppzug und mindestens ein Einzelfahrer) gezwungen gewesen sei, möglichst weit linksrheinisch zu bleiben. Zu einem solchen Kurs habe den Schleppzug auch das an seiner Backbordseite überholende TMS "Damco 296" genötigt, da dieses Schiff das Revier wegen der angekündigten Talfahrt ebenfalls nach linksrheinisch hin habe freifahren müssen. Berücksichtige man weiter, daß neben der verhältnismäßig kräftigen Strömung

des Rheines am Unfalltag auch die starke Linksbiegung des Stromes am Bankeck und die in diesem Bereich vorhandene Mehrströmung die Einhaltung eines größeren Sicherheitsabstandes zwischen allen Fahrzeugen im Revier geboten hätten, so habe der Raum an der Steuerbordseite des Philantschleppzuges für eine gefahrlose Überholung nicht ausgereicht. Das zeige letztlich auch der Umstand, daß MS "Romaria" an SK "Sirius" in einem Seitenabstand von nur etwa 5 bis 10 m vorbeigefahren und außerdem beiden Beklagten klar gewesen sei, eine gefahrlose Überholung des Kahnesei lediglich möglich, wenn der Schleppzug die Fahrt vorübergehend einstellen werde. Gerade ein derartiges Manöver des Schleppzuges hätten die Beklagten aber nicht mit Sicherheit erwarten können.

2. Diese Ausführungen sind rechtlich nicht zu beanstanden.

a) Sie beruhen nicht, wie die Revision rügt, auf einer Verkenntung der Beweislast durch das Berufungsgericht. Dieses ist zutreffend davon ausgegangen, daß der Überholende die tatsächlichen Voraussetzungen für die Zulässigkeit seines Manövers beweisen muß (BGH VersR 19 594; 1964, 650; 1969, 658, 660). Die Anwendung dieser aus § 37 Nr. 1, § 42 Nr. 1 Satz 1 RheinSchPVO zu entnehmenden Beweisregel entfällt im Streitfall nicht, wie die Revision meint, deshalb, weil SK "Sirius" aus dem Kurs seines Bootes gelaufen ist und damit nach den Grundsätzen des Anscheinsbeweises ein Verschulden der Führung des Kahnesei anzunehmen sei. Zwar trifft es zu, daß beim Ausscheren eines Kahnesei aus dem Kurs seines Bootes grundsätzlich der Beweis des ersten Anscheins dafür spricht, daß das Ausscheren durch fehlerhafte nautische Maßnahmen der Kahnführung,

insbesondere durch falsche Bedienung des Ruders, verursacht worden ist (BGH VersR 1969, 991). Diese Regel hat aber nichts mit der Frage zu tun, wer die tatsächlichen Voraussetzungen für die Zulässigkeit eines Überholmanövers zu beweisen hat.

b) Die eingehenden, in erster Linie auf tatsächlichem Gebiete liegenden Ausführungen des Berufungsgerichts zu der Frage, ob die Beklagten entgegen ihrem Vorbringen nicht mit Sicherheit hätten damit rechnen können, daß der Philantschleppzug die Fahrt vorübergehend einstellen und alsdann Raum für ein gefahrloses Überholmanöver vorhanden sein werde, lassen keinen Rechtsfehler erkennen. Die Revision bewegt sich insoweit mit ihren Angriffen auf dem ihr nicht zugänglichen Gebiete der Tatsachenwürdigung.

II. 1. Das Berufungsgericht ist der Auffassung, daß der Verstoß der Beklagten gegen § 37 Nr. 1, § 42 Nr. 1 Satz 1 RheinSchPVO zumindest mitursächlich für das Ausscheren des SK "Sirius" gewesen sei. Im einzelnen hat es zu dieser Frage ausgeführt:

Laufe, wie im Streitfall, ein Kahn im zeitlichen und räumlichen Zusammenhang mit einem unzulässigen Überholmanöver aus dem Kurs seines Bootes, so müsse der Überholer beweisen, daß sein Manöver für das Ausscheren des Kahn es auch nicht mitursächlich gewesen sei. Diesen Beweis hätten die Beklagten nicht geführt. MS "Romaria" habe sich bei Beginn des Ausscherens des SK "Sirius" entweder neben dem Kahn oder mit dem Achterschiff auf Höhe des Vorschiffes des Kahn es und damit noch nicht so weit oberhalb befunden, daß seine Fahrweise zumindest nicht als mitursächlich für das Ausscheren des Kahn es in

Betracht käme. Dabei könne dahinstehen, ob der Sog des MS "Romaria" den Kahn zum Ausscheren gebracht oder ob das Schraubenwasser des Schiffes allein oder im Zusammenwirken mit der Strömung den Kopf des Kahn es nach Backbord herumgeworfen habe. Denn zum Nachteil der Beklagten sei ungewiß geblieben, ob allein die Querströmung am Bankeck den Kahn habe ausscheren lassen. Diese Ungewißheit bestehe selbst dann, wenn die Einlassung des Beklagten zuträfe, das Boot habe abgestoppt, als die Querströmung am Bankeck das Vorschiff des SK "Sirius" erfaßt und das Achterschiff des Kahn es noch im stillen Wasser gelegen habe. Auch könne nicht festgestellt werden, daß das Ausscheren des SK "Sirius" auf die Fahrweise des den Kahn an seiner Backbordseite überholenden TMS "Damco 296" zurückzuführen sei, weil sich nicht habe klären lassen, wo das letztgenannte Schiff sich im Zeitpunkt des Ausscherens des Kahn es befunden habe. Im übrigen spreche insbesondere der nur geringe seitliche Abstand von etwa 5 bis 10 m zwischen SK "Sirius" und MS "Romaria" im Augenblick des Backbordhauers des Kahn es dafür, daß der Hauer zumindest auch durch die Fahrweise des Motorschiffes verursacht worden sei, wie das Rheinschiffahrtsgericht zu Recht ausgeführt habe.

2. Diese Ausführungen halten, wie die Revision mit Recht rügt, in ihrem Ausgangspunkt einer rechtlichen Nachprüfung nicht stand.

Beim Zusammenstoß von Schiffen oder im Falle einer Fernschädigung hat grundsätzlich der Geschädigte das ursächliche Verschulden des angeblichen Schädigers zu beweisen (§ 92 BSchiffG, §§ 734, 735 u. 738 HGB). Diesen Grundsatz beachtet das Berufungsgericht nicht hinreichend, wenn es meint, daß derjenige, der ein unzulässiges

Überholmanöver ausführt, nachzuweisen habe, daß das Manöver für einen mit dem Überholvorgang im zeitlichen oder räumlichen Zusammenhang stehenden Schiffsunfall nicht ursächlich gewesen sei. Eine solche Änderung der Beweislage läßt sich nicht aus § 37 Nr. 1, § 42 Nr. 1 Satz 1 RheinSchPVO herleiten. Denn die genannten Bestimmungen legen dem Überholenden allein die Beweislast für die Zulässigkeit seines Manövers auf. Ebenso wenig läßt sich die vom Berufungsgericht angenommene Umkehrung der Beweislast auf den Satz gründen, eine Änderung der Beweislage könne sich ergeben, wenn der angebliche Schädiger gegen eine ein bestimmtes Verhalten gebietende oder verbotende Rechtsvorschrift verstoßen habe, welche die Vermeidung von Schiffsunfällen bezweckt (BGH VersR 1957, 194, 195). Dabei kann dahinstehen, ob dieser besonders in der Rechtsprechung des Reichsgerichts (RGZ 21, 104, 109; 31, 62, 64; 97, 13, 15) herausgestellte Satz nicht deshalb zumindest einer Einschränkung bedarf, weil er der sich aus den §§ 734, 735 HGB ergebenden Beweislastverteilung widerspricht. Denn als Ausnahmeregelung kann dieser Satz jedenfalls nicht auf Verkehrsvorschriften allgemeiner Art ausgedehnt werden. Um solche, die Zulässigkeit der Vorbeifahrt allgemein regelnde, Vorschriften handelt es sich aber bei § 37 Nr. 1, § 42 Nr. 1 Satz 1 RheinSchPVO (vgl. auch Wassermeyer, Der Kollisionsprozeß, 3. Aufl. S. 220).

Im Streitfall haben daher nicht die Beklagten zu beweisen, daß ihr unzulässiges Überholmanöver für den Unfall des SK "Sirius" nicht ursächlich war. Vielmehr hat die Klägerin nachzuweisen, daß die Beklagten durch ihr Verhalten das Ausscheren des Kahnens und dessen Grundberührung herbeigeführt haben, wobei ihr die Grundsätze

des Anscheinsbeweises diese Beweisführung erleichtern können. Da das Berufungsgericht den Sach- und Streitstand aus dieser Sicht nicht geprüft hat und außerdem nicht auszuschließen ist, daß seine irrtümliche Auffassung über die Beweislage nicht ohne Einfluß auf die Beweiswürdigung geblieben ist, war das angefochtene Urteil aufzuheben und die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung an das Berufungsgericht zurückzuverweisen.

III. Bei der erneuten Verhandlung der Sache können, wie auch die weiteren Rügen der Revision verdeutlichen, folgende Gesichtspunkte besondere Bedeutung erlangen:

1. Nach den Feststellungen des Berufungsgerichts war das mit 400 t beladene MS "Romaria" wegen der örtlichen Gegebenheiten und der Belegung des Reviers genötigt, in einem Seitenabstand von etwa 5 bis 10 m an SK "Sirius" vorbeizufahren und damit den schweren, nahezu voll abgeladenen Kahn einer starken Druck- und Sogwirkung auszusetzen. Bei einer solchen Sachlage könnte aber, wie das Berufungsgericht gegebenenfalls zu prüfen haben wird, die allgemeine Erfahrung dahin gehen, daß der Überholende das Ausscheren des Kahnbes bewirkt hat. Ist dem so, so wird das Berufungsgericht auch auf den bisher nicht näher geprüften Vortrag der Beklagten eingehen müssen, SK "Sirius" sei allein deshalb ausgesichert, weil das Boot "Philant" die Fahrt verlangsamt habe und dadurch der Kahn ohne genügenden Druck auf dem Ruder in die starke Querströmung am Bankeck geraten sei. Denn dieses Vorbringen zeigt zumindest die Möglichkeit eines anderen, das Ausscheren des Kahnbes bewirkenden, Geschehensablaufes auf. Es würde daher im Falle seiner Richtigkeit einen

etwaigen Anscheinsbeweis dahin, daß MS "Romaria" das Ausscheren des SK "Sirius" verursacht habe, ausräumen.

2. Nach dem - wenn auch unterschiedlichen - Vorbringen der Parteien über den Unfallhergang kommt eine nautisch falsche Maßnahme der Führung des SK "Sirius", insbesondere ein Fehler beim Nachsteuern, als Ursache für das Ausscheren des Kahnnes nicht in Betracht. Schon deshalb ist im Streitfall kein Raum für eine Anwendung des Grundsatzes, daß beim Ausscheren eines Kahnnes aus dem Kurs seines Bootes regelmäßig der Beweis des ersten Anscheins dafür spricht, daß das Ausscheren durch einen Fehler der Kahnführung herbeigeführt worden ist.

3. Daß im Streitfall die Führung des Philantschleppzuges gegen § 107 Buchst. b RheinSchPVO verstoßen habe (und deshalb die Führung des Kahnnes zu einem Eingreifen verpflichtet gewesen sei), ist nach den bisherigen Feststellungen des Berufungsgerichts nicht ersichtlich. Die genannte Vorschrift verbietet die Fahrt von Schleppzügen auf gleicher Höhe zwischen Bingen und St. Goar. Sie untersagt hingegen nicht, wie übrigens auch § 51 Nr. 2 und § 108 RheinSchPVO erkennen lassen, das gegenseitige Überholen von Schleppzügen innerhalb der genannten Strecke. Unter das Verbot des § 107 Buchst. b RheinSchPVO fällt es daher nicht, wenn bei einem Überholmanöver der überholende und der zu überholende Schleppzug vorübergehend nebeneinander fahren (vgl. Kahlitz, Das Recht der Binnenschifffahrt, Bd. II § 51 RheinSchPVO Anm. II 1). Auch unterliegt es diesem Verbot, wie keiner weiteren Ausführung bedarf, nicht, wenn, wie im Streitfall, der überholende (Philant-) Schleppzug das Überholmanöver vor dessen Beendigung abbricht und nun seinerseits von dem zu überholenden (Braunkohle-) Schleppzug überholt wird.

4. Hingegen könnte ein Verstoß der Führung des Philantschleppzuges gegen die Vorschrift des § 42 Nr. 4 RheinSchFVO darin zu sehen sein, daß sie die Überholung des Braunkohleschleppzuges erst bei Beginn einer zur Unfallzeit zwischen km 556 und 553,7 für Schleppzüge bestehenden Überholverbotsstrecke abbrach, jedoch mit verringerter Geschwindigkeit weiterfuhr und hierdurch den Braunkohleschleppzug zwang, nun seinerseits den Philantschleppzug innerhalb der Verbotsstrecke zu überholen. Bejaht man diese Frage, so wird weiter zu prüfen sein, ob die Führung des SK "Sirius" auf Grund eines derartigen Verstoßes der Schleppzugführung gehalten war, diese durch geeignete Maßnahmen, beispielsweise durch das Streichen der Fahrtflagge, aufzufordern, nicht vor einem vollständigen Passieren des Braunkohleschleppzuges in die Überholverbotsstrecke einzufahren. Hierbei wird auch in Betracht zu ziehen sein, daß der Eingriff eines Kahnführers in die Befehlsgewalt eines Schleppzugführers nur ausnahmsweise in solchen Fällen wird in Frage kommen können, in denen das Verhalten des Schleppzugführers erkennbar gegen solche Vorschriften verstößt, welche die Sicherheit des Schiffsverkehrs bezwecken, und der Verstoß den Schleppzug oder andere Fahrzeuge im Revier gefährdet. Gerade zu dem letzten Punkte können im Streitfall aber deshalb erhebliche Zweifel bestehen, weil nach den Feststellungen des Berufungsgerichts SK "Sirius" nicht durch die mit verringerter Geschwindigkeit erfolgte Weiterfahrt des Philantschleppzuges ab km 556, sondern erst durch das bei km 555,9 von MS "Romaria" eingeleitete Überholmanöver gefährdet wurde.

5. Bei einer erneuten abschließenden Entscheidung über den Grund des Klageanspruchs wird das Berufungsgericht nicht, wie im angefochtenen Urteil geschehen,

die Entscheidung über die Kosten der Berufung dem Rheinschiffahrtsgericht, das noch über den Betrag des Klageanspruchs zu entscheiden hat, überlassen dürfen (BGHZ 20, 397; vgl. auch BGH VersR 1970, 638).

Liesecke

Bundesrichter Dr. Schulze
ist beurlaubt und kann
daher nicht unterschrei-
ben.

Stempel

Liesecke

Dr. Bauer

Bunderichter Dr. Kellermann
ist beurlaubt und kann da-
her nicht unterschreiben.

Liesecke