

Nachschlagewerk: ja

BGHZ: nein

BGB § 249 A, J

Zur Frage, unter welchen Voraussetzungen der Kläger (Geschädigter), dem in einem Vorprozeß die Kosten des einem vermeintlichen Schädiger beigetretenen Nebeninter-
venienten (tatsächlichen Schädigers) auferlegt worden sind, die Erstattung dieser Kosten von dem Nebeninter-
venienten nach bürgerlichem Recht verlangen kann.

BGH, Urt. v. 28. Februar 1969 - II ZR 174/67 -

Rheinschiffahrtsobergericht Köln

Rheinschiffahrtsgericht St. Goar

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 174/67

URTEIL

Verkündet am
28. Februar 1969
Kaufmann,
Justizangestellte

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

des Schiffseigners Johann Georg K [REDACTED],
H [REDACTED]/N [REDACTED], M [REDACTED]straße [REDACTED],

Beklagten und Revisionsklägers,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

die Schiffseigentümer

1. Frau L. de W [REDACTED]-S [REDACTED],
2. Valerie de W [REDACTED],
3. Charles de W [REDACTED],
4. Frau D. de W [REDACTED]-D [REDACTED],
5. Henri de W [REDACTED],

sämtlich in A [REDACTED] wohnhaft,

Kläger und Revisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 6. Februar 1969 unter Mitwirkung der Bundesrichter Dr. Nörr, Dr. Schulze, Fleck, Stimpel und Dr. Schubath

für Recht erkannt:

Die Revision gegen das Urteil des Rheinschiff-fahrtsobergerichts in Köln vom 30. Juni 1967 wird auf Kosten des Beklagten zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Kläger sind Eigentümer des SK "Leontine", der Beklagte ist Eigentümer, zumindest Ausrüster des SK "Arti", der am 24. August 1962 in Höhe von St. Goar vor Anker gelegen hatte. Die Liegestelle befand sich etwa 40 bis 50 m aus dem linken Ufer bei km 556,7. Als der Schleppzug morgens gegen 6 Uhr die Fahrt aufnehmen wollte und zu diesem Zwecke SK "Arti" den Klippanker bei noch stehendem Stockanker einholte, ging der Klippanker durch Bruch der Verbindung zwischen dem Ankerwirbel und der Ankerkette herstellenden Bolzens verloren. Über die Ursache dieses Bruches besteht zwischen den Parteien Streit.

SK "Arti" nahm mit dem Schleppzug Fahrt auf, ohne vorher der etwa 600 m entfernten Dienststelle des Wasser- und Schifffahrtsamtes Meldung von dem Verlust zu machen



und die Verluststelle zu kennzeichnen. Die Meldung holte der Schiffsführer während der Fahrt nach; sie ging gegen 11.45 Uhr bei der Außenstelle St. Goar des zuständigen Wasser- und Schiffsahrtsamtes ein. Die noch am selben Tage an der angegebenen Stelle vorgenommene Suche nach dem Anker blieb ohne Erfolg.

Am 27. September 1962 stieß der auf zweiter Länge im Anhang des SB "Damco 10" schleppende, mit Kohlen beladene SK "Leontine" beim Übergang vom linksrheinischen zum rechtsrheinischen Ufer bei km 555,5 auf den Anker von "Arti", der im Schiffsboden von "Leontine" stecken blieb. Infolge des Lecks entstand erheblicher Schaden. Der Beklagte hat in Kenntnis des Schadensereignisses SK "Arti" zu neuer Reise ausgesandt.

Die Kläger beziffern den Schaden mit 47.094,25 DM. Sie hatten den Ersatz des Schadens zunächst von der Bundesrepublik Deutschland verlangt mit der Begründung, die zuständige Dienststelle sei ihrer Verkehrssicherungspflicht nicht in dem erforderlichen Umfang nachgekommen. In dem gegen die Bundesrepublik geführten Rechtsstreit (4 C 69/63 BSch des Rheinschiffahrtsgerichts St. Goar) verkündeten zunächst die Bundesrepublik Deutschland und sodann auch die Kläger dem Beklagten den Streit. Dieser trat dem Rechtsstreit auf Seiten der damaligen Beklagten bei. Die Kläger unterlagen; ihnen wurden die Verfahrenskosten auch insoweit auferlegt, als sie durch die Streithilfe entstanden sind. Die von den Klägern dem Streithelfer zu erstattenden Kosten wurden mit Beschluß vom 1. August 1966 auf 1.851,44 DM festgesetzt.

Die Kläger haben vom Beklagten Ersatz des Schadens in Höhe von 47.094,25 DM auf Grund eigenen und abgetretenen Rechts der Besatzung sowie der Versicherer und Ladungsbeteiligten begehrt.

Das Rheinschiffahrtsgericht hat die Klage abgewiesen.

In der Berufungsinstanz haben die Kläger ihre Klage um den Betrag der Kosten des Vorprozesses, darunter auch der von ihnen an den Beklagten erstatteten Kosten der Streithilfe, erweitert. Das Rheinschiffahrtsobergericht hat die Klage dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt, hinsichtlich der Kosten des Vorprozesses jedoch nur insoweit, als sie dem Beklagten in jenem Verfahren als Streithelfer entstanden sind. Hinsichtlich der übrigen Kosten des Vorprozesses hat es die Klage abgewiesen. Mit der Revision erstrebt der Beklagte die Abweisung der Klage im vollen Umfang, während die Kläger um Zurückweisung der Revision bitten.

Entscheidungsgründe:

I. Das Berufungsgericht ist zu der Überzeugung gekommen, daß der Verlust des Ankers des SK "Arti" und damit der den Klägern infolge des Auffahrens ihres Kahnens auf den Anker entstandene Schaden durch ein Mitglied der Besatzung des SK "Arti" schuldhaft verursacht worden sei. Der Beklagte hafte daher gemäß §§ 3, 4 und 114 BSchG für den Schaden.

Es hat hierzu ausgeführt: Es lasse sich zwar nicht klären, auf welche Ursachen der Bruch des Bolzens zurückzuführen sei. Wenn aber ein Anker durch Bruch der Ankerkette abhanden komme, so spreche die Lebenserfahrung dafür, daß ein Besatzungsmitglied entweder bei der Bedienung des Ankers oder bei Wartung und Pflege des Ankergeschirrs schuldhaft gehandelt habe. Der Beklagte habe weder substantiiert vorgetragen noch den entsprechenden Beweis geführt, daß der Verlust des Ankers auf andere, nicht auf dem Verschulden eines Besatzungsmitgliedes beruhende Umstände zurückzuführen sei. Solche Umstände könnten auch der Aussage des Matrosen Waschkau nicht entnommen werden. Die Feststellung, daß die Ursache für den Bruch des Bolzens letztlich ungewiß sei, gereiche dem Beklagten zum Nachteil.

II. 1. Die Revision rügt demgegenüber eine Verkenntung der Grundsätze des Anscheinsbeweises. Der Bruch eines Ankerbolzens könne auch auf einem nicht ohne weiteres erkennbaren Materialfehler beruhen. Da der Beklagte das Ankergeschirr überprüft habe, könne ihn ein Verschulden nur treffen, wenn ein Materialfehler erkennbar gewesen wäre. Das aber müßten die Kläger beweisen. Solange dies nicht geschehe, gebe es mehrere mögliche Ursachen, und die Kläger müßten beweisen, daß gerade der Tatbestand gegeben sei, aus dem sie Schadensersatz verlangten. Ein unsachgemäßes Herausdrehen des Ankers scheide nach der Aussage des Zeugen Waschkau als Ursache für den Verlust aus. Aus dieser Aussage ergebe sich ferner, daß die ernsthafteste Möglichkeit bestehe, daß der Bolzen keinen sichtbaren Materialfehler aufgewiesen habe, so daß der Anscheinsbeweis für die beiden auf Verschulden des Beklagten beruhenden möglichen Unfallursachen entkräftet sei.

2. Die Rüge greift nicht durch.

Allerdings kann zweifelhaft sein, ob dann, wenn der Schädiger das Vorliegen eines nicht erkennbaren Materialfehlers behauptet, der Beweis des ersten Anscheins für ein Verschulden des Schädigers spricht (vgl. die Trosenbruch-Entscheidung des erkennenden Senats, VersR 1962, 751, 752). Hierzu bedürfte es der Feststellung, daß nicht erkennbare Materialfehler an Bolzen der vorliegenden Art nur in seltenen Ausnahmefällen vorkommen. Darüber wird im angefochtenen Urteil nichts ausgeführt. Im Ergebnis ist aber das Urteil richtig.

Dem Beklagten ist durch § 10 Nr. 1 RhSchPVO die Verantwortung u. a. dafür auferlegt worden, daß sein Fahrzeug so ausgerüstet ist, daß jede Gefahr für die Schifffahrt vermieden wird. Hieraus ergibt sich eine Verpflichtung des Schiffseigners zur regelmäßigen genauen Überprüfung der Ausrüstung des Schiffes und insbesondere auch des stark beanspruchten Ankergeschirrs. Dieselbe Verpflichtung folgt aus der dem Beklagten obliegenden Verkehrssicherungspflicht und trifft auch den Schiffsführer. Ein Ankerverlust bringt erhebliche Gefahren für die Schifffahrt mit sich, und zwar ganz besonders auf dem streckenweise nicht sehr tiefen und dazu stark befahrenen Rhein. Wie hoch der Gesetzgeber die Gefahr einschätzt, ergibt sich daraus, daß nach § 12 Nr. 1 RhSchPVO die Anker zu kennzeichnen sind und in § 95 Nr. 1 RhSchPVO eine unverzügliche Meldepflicht für jeden verlorenen Gegenstand statuiert ist, durch den die Schifffahrt behindert oder gefährdet werden kann. Daß es sich bei solchen Gegenständen vor allem um Anker handelt, bedarf keiner näheren Darlegungen (vgl. auch die Ausführungen von Hillebrand in ZfB 1956 S. 256 ff). Da danach

dem Beklagten und seinem Schiffsführer durch Gesetz die Verantwortung auferlegt ist, für den ordnungsgemäßen Zustand des Ankergeschirrs zu sorgen, hätte der Beklagte darlegen und beweisen müssen, daß er dieses ordnungsgemäß hat warten und in regelmäßigen Abständen gründlich hat untersuchen und beobachten lassen. Den Klägern, denen jeder Einblick in den Verantwortungsbereich des Beklagten fehlt, kann insoweit eine Beweispflicht nicht angelastet werden. Es fehlt schon an einem substantiierten Vortrag des Beklagten darüber, welche Maßnahmen er oder sein Schiffsführer in dieser Richtung getroffen hat. Daß einem Besatzungsmitglied ein Fehler an dem Bolzen nicht aufgefallen ist, reicht hierzu nicht aus. Erst wenn feststünde, daß der Schädiger die ihm im Interesse der Verkehrssicherung obliegenden Prüfungspflichten erfüllt hat, ginge die Unmöglichkeit der Aufklärung zu Lasten der an sich für die Unfallursache beweispflichtigen Kläger. Hat dagegen der Schädiger die Erfüllung seiner Kontrollpflichten nicht bewiesen, so muß ihm die Berufung auf einen nicht erkennbaren Materialfehler versagt bleiben.

Bei dieser Sach- und Rechtslage kann dahinstehen, ob unter den gegebenen Umständen ein etwa zu schnelles Herausdrehen des Ankers, das gleichfalls zu Lasten des Beklagten ginge, als Schadensursache in Frage käme.

Nach alldem bestehen keine rechtlichen Bedenken gegen die Auffassung des Berufungsgerichts, daß der Verlust des Ankers von "Arti" durch schuldhaftes Verhalten eines Besatzungsmitgliedes, für das der Beklagte einzustehen hat, herbeigeführt worden ist. Der adäquate Ursachenzusammenhang mit dem Schaden der Kläger wird nicht dadurch in Frage gestellt, daß der Anker auf unbekannte Weise stromaufwärts von linksrheinisch nach rechtsrheinisch verschleppt worden ist.

Einer Erörterung der Frage, ob die Haftung des Beklagten nicht auch darauf zu gründen ist, daß der Schiffsführer von "Arti" trotz des Ankerverlustes die Fahrt aufgenommen hat, ohne die Stelle des Verlustes zu kennzeichnen, bedarf es nicht.

III. Auch soweit die Revision die Verurteilung des Beklagten zum Ersatz der den Klägern durch seinen Streitbeitritt auf Seiten der Bundesrepublik Deutschland im Vorprozeß entstandenen Kosten angreift, ist sie unbegründet.

1. Zunächst kann es keinem Zweifel unterliegen, daß die Kosten des Vorprozesses durch das von dem Beklagten zu verantwortende Schadensereignis adäquat verursacht worden sind. Schon in seinem Urteil vom 15. Februar 1962 II ZR 87/60 (VersR 1962, 409, 410) hat der Senat entschieden, daß die Kosten eines Vorprozesses, in dem der Kläger ein anderes, am Unfall beteiligtes Schiff erfolglos in Anspruch genommen hat, regelmäßig in adäquatem Ursachenzusammenhang mit dem Unfallgeschehen stehen (vgl. auch BGHZ 24, 263, 266).

2. Die im Vorprozeß zu Lasten der Kläger getroffene Kostenentscheidung steht dem Klageanspruch nicht entgegen, da sie ohne materiellrechtliche Prüfung auf Grund zwingender prozeßrechtlicher Kostenbestimmungen ergangen ist. Sie berührt eine nach materiellem Recht gegebene Kostenerstattungspflicht des Beklagten nicht.

3. Ob der Schädiger dem Geschädigten die diesem entstandenen Kosten eines Vorprozesses zu ersetzen hat, ist nach § 254 BGB zu entscheiden. Kommen mehrere Personen als Schädiger in Frage, so ist es in der Regel das Risiko des Klägers, ob er den Richtigen oder den Falschen verklagt;

die Verursachung dieser Kosten durch den Kläger, auf dessen freien Entschluß zur Klageerhebung in erster Linie das Entstehen der Kosten zurückzuführen ist, steht dabei im Vordergrund. Er verstößt gegen die ihm nach § 254 BGB obliegende Schadensminderungspflicht, wenn er dadurch, daß er einen Falschen verklagt, höhere Kosten verursacht. Das kann aber unter Umständen auch anders sein, und zwar insbesondere dann, wenn mehrere Schadensursachen in Frage kommen, für die jeweils verschiedene Schädiger verantwortlich sind, der Geschädigte selbst keine Möglichkeit zur Aufklärung der Schadensursache hat, der Schädiger aber sehr wohl den Sachverhalt kennt oder kennen muß und durch sein Verhalten dazu beiträgt, den Geschädigten zunächst auf eine falsche Fährte zu setzen (vgl. auch Wassermeyer Der Kollisionsprozeß, 3. Aufl. S. 382 und Schaps/Abraham Das deutsche Seerecht, 3. Aufl., HGB § 735 Anm. 158). Ob ein solcher Tatbestand hier gegeben ist, kann dahinstehen. Denn jedenfalls sind die Kosten der Nebenintervention, um deren Ersatz es hier geht, durch den vom Beklagten frei gefaßten Entschluß, im Vorprozeß dem Rechtsstreit auf Seiten der Bundesrepublik Deutschland beizutreten, in so weit überwiegendem Maße vom Beklagten verursacht, daß es nicht angemessen erscheint, die Kläger auch nur einen Teil dieser Kosten tragen zu lassen.

Dr. Hörr

Dr. Schulze

Fleck

Stimpel

Dr. Schubath