

Nachschlagewerk: ja
BGHZ: _____ nein

2031 080

RheinSchPolVO § 80; ZPO § 282

Zum Anscheinsbeweis, wenn ein Schiff durch verbotswidrige Fortsetzung seiner Fahrt in eine Nebelwand gerät und es dabei zu einer Kollision kommt.

BGH, Urt. v. 21. November 1968 - II ZR 188/66 -

Rheinschiffahrtsobergericht
Karlsruhe

Rheinschiffahrtsgericht
Mainz

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 188/66

URTEIL

Verkündet am

21. November 1968

Heil,

Justizhauptsekretär

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

1.

2.

Klägerinnen und Revisions-
klägerinnen,

- Prozeßbevollmächtigter:

gegen

1.

2.

Beklagte und Revisions-
beklagte,

- Prozeßbevollmächtigter:

Rechtsanwalt

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 21. November 1968 unter Mitwirkung der Bundesrichter Dr. Nörr, Dr. Schulze, Fleck, Stimpel und Dr. Schubath

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Klägerinnen wird das Urteil des Rheinschiffahrtsobergerichts Karlsruhe vom 3. November 1966 aufgehoben.

Die Sache wird zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung an das Rheinschiffahrtsobergericht zurückverwiesen. Ihm wird auch die Entscheidung über die Kosten des Revisionsverfahrens übertragen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Am 30. Oktober 1961 kam es auf dem Rhein oberhalb der Kaiserbrücke in Mainz bei dichtem Nebel zu einem Zusammenstoß zwischen dem bei der Klägerin zu 1 gegen Unfallschäden versicherten MS "Gisela" (295 t, 125 PS) und dem der Beklagten zu 1 gehörigen, am Unfalltage vom Beklagten zu 2 geführten und mit 478 t Heizöl beladenen MTS "Friedrich Wilhelm" (907 t, 500 PS). Durch den Zusammenstoß wurden das MS "Gisela" und die an Bord befindliche, bei der Klägerin zu 2 versicherte Ladung von 184 t Langeisen beschädigt.



Die Klägerinnen haben den Schaden ersetzt und verlangen nunmehr von den Beklagten als Gesamtschuldnern auf Grund Forderungsüberganges Ersatz der gezahlten Schadensbeträge, die die Klägerin zu 1 mit 22.714,35 DM und die Klägerin zu 2 mit 3.362,40 DM beziffert hat.

Die Klägerinnen haben dem Beklagten zu 2 die schuldhaftige Verursachung des Unfalls angelastet und hierzu vortragen: MS "Gisela" habe die Kaiserbrücke (km 500.950) gegen 17 Uhr bergwärts durchfahren. Als sich das Schiff in Höhe des Mainzer Zollhafens befunden habe, sei plötzlich talwärts ziehender Nebel eingefallen. Die Führung des MS "Gisela" habe hierauf einen langen Signalton gegeben, sodann das Schiff gestoppt, und es zwischen km 499.800 und 499.900, etwa 25 m vom linken Ufer entfernt, vor Anker gelegt. Ungefähr 5 bis 10 Minuten später sei - bei einer Sicht von nur noch etwa 10 m - MTS "Friedrich Wilhelm" im Nebel aufgetaucht und mit hoher Geschwindigkeit in das gestreckt liegende MS "Gisela" in Höhe des Backbordmittelpollers bei einem Auftreffwinkel von ca. 45° hineingefahren. Hierbei habe sich der Steuerbordbuganker des MTS "Friedrich Wilhelm" im Gangbordwinkel von MS "Gisela" verfangen. Sodann sei MS "Gisela" von MTS "Friedrich Wilhelm" über den Rhein zur Insel Petersaue hinübergezogen worden. Dort seien beide Schiffe zum Stilliegen gekommen, und zwar MTS "Friedrich Wilhelm" bei km 500.300, etwas unterhalb von MS "Gisela".

Die Beklagten haben die Unfalldarstellung der Klägerinnen bestritten und ihrerseits folgende Unfalldarstellung gegeben:

MTS "Friedrich Wilhelm" sei linksrheinisch hinter MS "Gisela" zu Berg gefahren. Die Sicht habe zunächst 80 bis 100 m, zeitweise auch mehr betragen; sie habe sich aber nach dem Passieren der Kaiserbrücke verschlechtert. Plötzlich seien auf Grund eines Nebeleinfalls die Lichter des etwa 80 bis 100 m vor MTS "Friedrich Wilhelm" fahrenden MS "Gisela" verschwunden. Die Führung des MTS "Friedrich Wilhelm" habe deshalb sofort ihr Schiff gestoppt. Kurz danach habe der am Vordersteven des MTS "Friedrich Wilhelm" als Ausguck stehende Matrose Kühn den sich im Steuerhaus des Schiffes aufhaltenden Beklagten zu 2 gewahrschaut, MS "Gisela" treibe in Querlage auf MTS "Friedrich Wilhelm" zu. Der Beklagte zu 2 habe hierauf unverzüglich zurückgeschlagen und Backbordruder gegeben. Wenige Sekunden später sei - etwa bei km 500.500 - MS "Gisela" in einem Winkel von ca. 90° gegen den Bug von MTS "Friedrich Wilhelm" geschlagen und anschließend - noch mit Voraussfahrt - in Richtung rechtes Ufer gefahren. Beide Schiffe seien sodann am rechten Ufer festgekommen, und zwar MTS "Friedrich Wilhelm" bei km 500.500 und MS "Gisela" etwa 25 bis 30 m oberhalb.

Das Rheinschiffahrtsgericht hat die Klage dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Das Rheinschiffahrtsobergericht hat sie abgewiesen.

Mit der Revision verfolgen die Klägerinnen ihre Klageanträge weiter, während die Beklagten um Zurückweisung der Revision bitten.

Entscheidungsgründe:

I. Das Berufungsgericht hat im Gegensatz zur Ansicht des Rheinschiffahrtsgerichts angenommen, die Klägerinnen seien für den von ihnen behaupteten Unfallhergang und damit auch für eine adäquat kausale und schuldhafte Verursachung der Schäden durch den Beklagten zu 2 (künftig der Beklagte genannt) beweisfällig geblieben. Als Unfallzeugen ständen nur die Besatzungsmitglieder beider Schiffe zur Verfügung. Von diesen hätten aber nur der Schiffsführer Morseburg von MS "Gisela" und dessen Ehefrau den Unfall so geschildert, wie er von den Klägerinnen dargestellt werde. Diese Aussagen, bei denen es sich im Grunde um Bekundungen einer Partei und deren Ehefrau handle, genügten im Hinblick auf die gegenteiligen, mit der Unfallschilderung der Beklagten im wesentlichen übereinstimmenden Angaben der Besatzungsmitglieder des MTS "Friedrich Wilhelm" nicht, um das Gericht von der Richtigkeit des Vorbringens der Klägerinnen zu überzeugen. Das gelte auch dann, wenn man zugunsten der Klägerinnen davon ausgehe, daß MS "Gisela" nach der Kollision gegenüber der Einfahrt des Mainzer Zoll und Binnenhafens und damit etwa 200 m oberhalb der von der Beklagten angegebenen Stelle gelegen habe, und daß das Vorbringen der Klägerinnen über den Auftreffwinkel der beiden Schiffe und über das Verfangen des Ankers des MTS "Friedrich Wilhelm" zutreffend seien. Eine insoweit unrichtige Bekundung der Besatzungsmitglieder des MTS "Friedrich Wilhelm" genüge nicht, um ihre sonstigen Angaben für nicht glaubhaft und die Angaben der Besatzung des MS "Gisela" insgesamt für glaubwürdig zu halten. Auch die Angaben der Klägerinnen über Art und Umfang der Beschädigungen von MS "Gisela" seien nicht geeignet, dem Gericht eine andere Überzeugung von dem Unfallhergang zu vermitteln. Die Be-

schädigungen sprächen zwar für ein starkes Aufprallen der Schiffe, doch könne sich auch das Aufschlagen des beladenen, mit der Strömung zu Tal treibenden MS "Gisela" gegen den Kopf der "Friedrich Wilhelm" wie ein Rammen des erstgenannten Schiffes ausgewirkt haben.

II. Unter Hinweis auf die Aussage des Beklagten rügt die Revision u. a., das Berufungsgericht habe nicht beachtet, daß MTS "Friedrich Wilhelm" weitergefahren sei, nachdem die Sicht auf MS "Gisela" völlig unmöglich geworden war.

Die Rüge ist begründet.

Im Verklarungsverfahren hat der Beklagte den Unfallhergang wie folgt geschildert: "Als ich in der Brücke war, verschlechterte sich die Sicht plötzlich ganz stark, denn die Nebelwand kam uns entgegengewalzt. Weiterfahrend habe ich dann immer wieder mal das Hecklicht der "Gisela" steuerbords voraus vor mir gesehen, bis es dann verschwand. Ich fuhr ganz langsam weiter und wollte alsbald meine Fahrt einstellen, sobald ich einen geeigneten Platz dafür gefunden hatte. Das ging freilich im Bereich der Brücke nicht. Ich fuhr dann so, daß ich an der Backbordseite der "Gisela" blieb, die ich nach wie vor steuerbords voraus vermutete. Plötzlich rief mir mein Matrose Kühn von vorne zu: 'mehr Backbord und zurück'. Gleichzeitig tauchte vor dem Kopf meines Schiffes der Schatten eines anderen Schiffes auf. Ich habe noch Backbordruder gegeben und zurückgemacht, konnte aber nicht mehr verhindern, daß ich gegen die "Gisela" kam, als die sich der Schatten erwies und die quertreibend in meinen Kurs gekommen war. Diese Unfallstelle war vielleicht 300 bis 400 m oberhalb der Kaiser-Brücke. Wie weit diese Stelle aus dem linken Ufer war,

konnte man nicht sehen."

Die Aussage des Beklagten ist durch die Beiziehung der Akten zum Gegenstand dieses Verfahrens gemacht worden. Das Berufungsgericht hat sie nicht gewürdigt und damit den Prozeßstoff nicht erschöpft. Eine Würdigung dieser Aussage könnte zu einer Tatsachenfeststellung führen, aus der sich ein schuldhaftes nautisches Fehlverhalten des Beklagten folgern ließe, für das auch die Beklagte zu haften hätte (§§ 3, 4, 92 BSchG, § 735 HGB).

Geht man von der Richtigkeit seiner Darstellung aus, so ergibt sich folgendes:

Obwohl der Beklagte schon in der bei km 500.950 befindlichen Brücke wahrgenommen hatte, daß "die Nebelwand uns entgegengewalzt kam", ist er nach seiner Darstellung "vielleicht 300 bis 400 m", nach dem von den Beklagten angegebenen Kollisionsort (km 500.500), etwa 450 m weitergefahren. Geht man davon aus, daß die Geschwindigkeit von MTS "Friedrich Wilhelm" ab Brücke 6 km/h betragen hat (nach der von dem Beklagten behaupteten "ganz langsamen" Weiterfahrt müßte die Geschwindigkeit noch geringer gewesen sein), so benötigte MTS "Friedrich Wilhelm" etwa vier Minuten, um die rund 400 m lange Strecke bis zum Kollisionsort zurückzulegen. Der Beklagte hatte die talwärts ziehende Nebelwand erkannt und mußte deshalb damit rechnen, daß er, wenn er sie erreichte, Gefahr laufen würde, vor einem auftauchenden Hindernis nicht rechtzeitig anhalten zu können. Daran ändert nichts, daß er "immer wieder mal" das Hecklicht von "Gisela" gesehen hat. Er ist sogar dann noch weitergefahren, als dieses Hecklicht ganz verschwunden war. Folgt man dieser Darstellung,

so hat der Beklagte eindeutig gegen die Vorschrift des § 80 Nr. 3 Satz 1 RhSchPVO verstoßen. Er hätte bereits unmittelbar nach dem Durchfahren der Brücke anhalten und dabei das Fahrwasser freimachen müssen, indem er so weit wie möglich zum Ufer beiging. Weder sein Vorbringen, er habe einen zum Beigehen geeigneten Ankerplatz gesucht, noch die Behauptung, hinter MTS "Friedrich Wilhelm" seien andere Fahrzeuge zu Berg gefahren, kann die Weiterfahrt des Beklagten entschuldigen. Notfalls mußte er im Fahrwasser anhalten und dabei die Schallzeichen nach § 82 RhSchPVO geben, wenn er mit der Möglichkeit des Auffahrens eines Bergfahrers rechnete. Keinesfalls durfte er in die Nebelwand hineinfahren, sondern mußte die Fahrt sofort einstellen, als er die Strecke nicht mehr einschen konnte, die er für den Auslauf seines Schiffes bis zum Stillstand in angemessener Entfernung vor einem etwaigen Hindernis benötigte (Kühlitz, Verkehrsrecht auf Binnenwasserstraßen 1957 Bd. II RhSchPVO § 80 Anm. 8). Der Beklagte mußte daher, falls sein Schiff durch bloßes Abstoppen nicht vor der Nebelwand zum Stillstand kommen konnte, noch vor dem Erreichen der Nebelwand zurückschlagen. Daß er dies getan habe, haben die Beklagten nicht behauptet. Sie haben vielmehr in der Klagsbeantwortung vorgetragen, der Beklagte habe nach Einfallen der Nebelwand gestoppt und wenig später auf den Zuruf des Ausgucks "mehr Backbord und voll zurück" zurückgeschlagen. Da der Beklagte somit gegen das die Vermeidung von Kollisionen bezweckende Verbot des § 80 Nr. 3 Satz 1 RhSchPVO verstoßen hätte, würde der Beweis des ersten Anscheins dafür sprechen, daß er durch die schuldhaft fehlerhafte Fortsetzung der Fahrt auf das MS "Gisela" aufgefahren ist. Diesen Anscheinsbeweis müßten die Beklagten ausräumen. Hierzu ist allerdings ihre Behauptung, die Rudergängerin

auf MS "Gisela" habe durch falsche Ruderführung das noch in Fahrt befindliche Schiff ins Treiben gebracht, nicht geeignet. Diese Behauptung hat das Berufungsgericht nicht für erwiesen erachtet; denn es hat nicht für möglich gehalten aufzuklären, ob das Aufeinanderprallen durch Hineinfahren des MTS "Friedrich Wilhelm" in das stillliegende MS "Gisela" oder durch das Zutaltreiben des MS "Gisela" gegen den Bug von MTS "Friedrich Wilhelm" bewirkt worden ist. Dann aber würde es wegen des verbotswidrigen Verhaltens des Beklagten bei dem Anscheinsbeweis für eine Unfallverursachung durch MTS "Friedrich Wilhelm" bleiben.

Das Berufungsgericht wird nunmehr seine Feststellungen unter Würdigung der von dem Beklagten in den Verklarungsakten gegebenen Darstellung zu treffen und dabei auch zu prüfen haben, ob der Beklagte gegen § 81 Nr. 1 RhSchPVO verstoßen hat (vgl. S. 13 des Urteils des Rheinschiffahrtsgerichts). Es wird schließlich zu prüfen haben, ob auch die Schiffsführung des MS "Gisela" ein Verschulden trifft. Ein in einer falschen Fahrweise liegendes Verschulden haben die Beklagten nach der rechtsfehlerfreien Würdigung des Berufungsgerichts nicht bewiesen. Es könnte aber ein Verstoß gegen § 82 Abs. 2 RhSchPVO (Schallzeichen bei Stillliegen) vorliegen, wenn die Schiffsführung von MS "Gisela" mit einem Auffahren von MTS "Friedrich Wilhelm" hätte rechnen müssen. Dabei ist zu Lasten der für ein Verschulden der Besatzung des MS "Gisela" beweispflichtigen Beklagten von der Behauptung der Klägerinnen auszugehen, daß der Zusammenstoß erst fünf bis zehn Minuten nach dem Anhalten von MS "Gisela" erfolgt ist.

41

Aus all diesen Gründen war das angefochtene Urteil aufzuheben und die Sache zur anderweiten Entscheidung an das Berufungsgericht zurückzuverweisen.

Dr. Nörr

Dr. Schulze

Fleck

Stimpel

Dr. Schubath