

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 228/78

URTEIL

Verkündet am
10. Dezember 1979
Kaufmann,
Justizobersekretärin

in dem Rechtsstreit

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

der R. K. R. und S. GmbH,
K.straße, D. vertreten durch ihren
Geschäftsführer Herrn Dieter K., ebenda,

Klägerin und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. -

g e g e n

1. die Firma R. S., O., R. (Niederlande),

2. den Schiffsführer Hendrik van der W., B.,
R. (Niederlande),

Beklagten und Revisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofes hat auf die mündliche Verhandlung vom 10. Dezember 1979 durch den Vizepräsidenten des Bundesgerichtshofes Stempel und die Richter Fleck, Dr. Bauer, Bundschuh und Dr. Skibbe

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Klägerin wird das Urteil des Moselschiffahrtsobergerichts Köln vom 13. Oktober 1978 aufgehoben und die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung, auch über die Kosten der Revision, an das Berufungsgericht zurückverwiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Klägerin ist Eigentümerin des MS "Willi Huber" (79,94 m lang; 9,54 m breit; 1.462 t; 750 PS). Das Schiff fuhr am 25. Mai 1975 mit einer Ladung von 1.192 t Eisenerz (größte Abladetiefe: 2,48 m) auf der Mosel zu Berg. Gegen 6.15 Uhr kam ihm in der Stauhaltung Enkirch das mit 1.150 t Split beladene, auf einer Talreise befindliche MS "Romaria" (83,10 m lang; 9,03 m breit; 1.391 t; 2 x 450 PS) entgegen. Eignerin dieses Schiffes ist die Beklagte zu 1; sein Führer war der Beklagte zu 2. Die Fahrzeuge begegneten bei Mosel-km 118,2 Steuerbord an Steuerbord. Dabei rakte MS "Willi Huber" mit dem Vor-

- 3 -

schiff, schlug leck und erlitt einen starken Wassereinbruch. Nach der Behauptung der Klägerin ist ihr ein Schaden von 126.110,65 DM entstanden. Diesen verlangt sie von den Beklagten ersetzt. Sie wirft dem Beklagten zu 2 vor, er sei ohne Fahrtverminderung mit der hohen Geschwindigkeit von mindestens 12 km/st bei einem Seitenabstand von nur 5 m an MS "Willi Huber" vorbeigefahren und habe dadurch die Grundberührung des Fahrzeugs verschuldet. Die Klägerin hat beantragt, die Beklagten als Gesamtschuldner zur Zahlung von 126.110,65 DM nebst Zinsen zu verurteilen, den Beklagten zu 2 unbeschränkt haftend, die Beklagte zu 1 dinglich mit MS "Romaria" sowie gem. § 114 BinnSchG beschränkt persönlich haftend.

Demgegenüber haben die Beklagten behauptet, die Maschinen des MS "Romaria" hätten während der Begegnung mit MS "Willi Huber" nur mit 250 UpM bei maximal 420 UpM gedreht. Auch habe der Seitenabstand der beiden Fahrzeuge etwa 14 m betragen. Gerakt habe der Bergfahrer nur deshalb, weil er von einer im Unfallbereich zur Kennzeichnung der - in Flußrichtung gesehen - rechten Fahrwassergrenze ausliegenden roten Tonne lediglich 1 m entfernt geblieben sei und sich damit außerhalb der Fahrrinne über einer dort vorhandenen Untiefe befunden habe.

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

Das Moselschiffahrtsgericht und das Moselschiffahrtsobergericht haben die Klage abgewiesen. Mit der Revision, deren Zurückweisung die Beklagten beantragen, verfolgt der Kläger den Klageanspruch weiter.



Entscheidungsgründe:

I. Das Berufungsgericht hat die Klage abgewiesen, weil die Klägerin nicht den ihr obliegenden Nachweis erbracht habe, daß der Beklagte zu 2 durch eine unzulässig hohe Geschwindigkeit des von ihm verantwortlich geführten MS "Romaria" die Grundberührung des MS "Willi Huber" bei der Begegnung der beiden Fahrzeuge verschuldet habe. Im einzelnen hat das Berufungsgericht ausgeführt:

Zunächst sei wegen der widersprüchlichen Angaben im Verklarungsverfahren der dem Unfall nicht unbefangenen gegenüberstehenden Besatzung des MS "Willi Huber" einerseits und des Beklagten zu 2 andererseits nicht bewiesen, daß der Bergfahrer mit der Backbordseite weiter als 1 m von der roten Tonne entfernt gewesen sei. Bei einem solchen Abstand sei er aber der Gefahr einer Grundberührung auf der bei Mosel-km 118,2 außerhalb der Fahrrinne vorhandenen felsigen Untiefe ausgesetzt gewesen, da dort die Wassertiefe (für das auf 2,48 m abgeladene MS "Willi Huber") nur 2,65 m betragen habe. Zwar habe der Sachverständige Dr. Schäle bei seiner Anhörung in der Berufungsverhandlung erklärt, bei richtiger Lage der roten Tonne - die nach der ihm überreichten Profilkarte nicht unmittelbar über dem Böschungsfuß, sondern weiter zur Flußmitte herausgesetzt liege - könne eine Grundberührung des MS "Willi Huber" nicht außerhalb der Fahrrinne erfolgt sein, wenn das Schiff zu der Tonne einen Abstand von mindestens 1 m

eingehalten habe. Dem könne jedoch nicht zugestimmt werden. So seien in den zu den Akten gereichten Flußprofilen der Unfallstelle überhaupt keine Tonnen eingezeichnet. Sollte sich hingegen der Sachverständige auf die in den Akten befindliche Stromkarte des Wasser- und Schifffahrtsamts Trier bezogen haben, so habe er offenbar übersehen, daß dort die rote Tonne bei Mosel-km 118,1 außerhalb der Fahrrinne eingetragen sei. Auch hätte das Wasser- und Schifffahrtsamt Trier die Lage der Tonnen im Unfallbereich sicher innerhalb der Fahrrinne eingezeichnet, wenn diese auf der Mosel dort verankert werden würden. Das bestätigten die bei WESKA 1978 S. 541 abgedruckten "Hinweise für die Fahrt auf der Mosel", worin es heiße, daß die Fahrwasserzeichen im allgemeinen etwas außerhalb der Fahrwasserrinne lägen und deswegen ein hartes Anhalten mit der Gefahr eines Aufsetzens verbunden sei. Außerdem sei nicht auszuschließen, daß die rote Tonne zur Unfallzeit durch andere Schiffe zum Ufer hin versetzt gewesen sei. Bestehe aber die Möglichkeit, daß MS "Willi Huber" außerhalb der Fahrrinne gerakt habe, so lasse sich auch nicht sicher feststellen, ob sich eine etwaige überhöhte Geschwindigkeit des MS "Romaria" unfallursächlich ausgewirkt habe. Den Beweis- antritten der Klägerin zur Höhe dieser Geschwindigkeit brauche daher nicht nachgegangen zu werden.

II. Diese Ausführungen halten den Angriffen der Revision nicht in allen Punkten stand.

1. Die Untiefe, die sich nach der Querprofilzeichnung des Wasser- und Schifffahrtsamts Trier bei Mosel-km 118,2 auf der rechten Flußseite etwa 3 bis 5 m außerhalb der Fahrrinne befindet, scheidet als mögliche Unfallursache

aus, wenn der Seitenabstand des MS "Willi Huber" zu der roten Tonne 8 bis 10 m betragen haben sollte. Die Richtigkeit dieser Behauptung der Klägerin hat das Berufungsgericht nicht festzustellen vermocht. Dabei hat es nicht, wie die Revision rügt, gegen die §§ 139, 286 ZPO verstoßen. Von einer Begründung sieht der Senat insoweit gem. § 565 a ZPO ab.

2. Zu Recht rügt die Revision hingegen, daß das Berufungsgericht seine Aufklärungspflicht (§ 139 ZPO) bei der Anhörung des Sachverständigen Dr. Schäle verletzt habe. Diese gebot es, den Irrtum, dem der Sachverständige hinsichtlich des genauen Orts der Verankerung der roten Tonne unterlegen sein soll, durch Vorhalt der Profilzeichnungen und der Stromkarte (insoweit meint das Berufungsgericht anscheinend eine in den Verklarungsakten Bl. 39 erwähnte, dort aber nicht mehr vorhandene Stromkarte) aufzuklären und, sofern das nicht möglich gewesen wäre, die Einholung einer Stellungnahme des Wasser- und Schiffsamts Trier zur genauen Lage der roten Tonne zu veranlassen oder selbst einzuholen (vgl. § 144 ZPO). Insbesondere konnte das Berufungsgericht davon nicht schon wegen der Bemerkung in den "Hinweisen für die Fahrt auf der Mosel" absehen, wonach die Fahrwasserzeichen im allgemeinen etwas außerhalb der Fahrrinne liegen, da es im Streitfall um die genaue Lage einer ganz bestimmten Tonne geht. Auch dürfte es in der Regel zur Kenntnis des zuständigen Wasser- und Schiffsamts gelangen, wenn eine Tonne von einem Schiff verschleppt worden ist.

3. Rechtlich zu beanstanden ist weiter, daß das Berufungsgericht die Frage einer unzulässig hohen Geschwindigkeit des MS "Romaria" offengelassen und die hierfür von der Klägerin angetretenen Beweise nicht erhoben hat. Denn diese Frage ist für die Beweislage von wesentlicher Bedeutung. Steht nämlich fest, daß ein Schiff beim Begegnen mit einem anderen Fahrzeug eine Geschwindigkeit eingehalten hat, die infolge der dadurch bewirkten Absenkung des Wasserspiegels zu einer Grundberührung des anderen Fahrzeugs führen kann, so spricht, sofern sich diese Gefahr verwirklicht, ein Anscheinsbeweis dafür, daß die überhöhte Geschwindigkeit die Grundberührung verursacht hat. In diesem Falle ist es daher Sache der - auf Schadensersatz in Anspruch genommenen - Interessenten des mit zu hoher Geschwindigkeit gefahrenen Schiffes, die Möglichkeit einer anderen Schadensursache darzutun und zu beweisen, somit hier, das Verlassen der Fahrrinne durch MS "Willi Huber". Läßt sich hingegen die überhöhte Geschwindigkeit eines Schiffes während der Begegnung mit einem anderen Fahrzeug nicht feststellen, so kommt den Interessenten des dabei durch eine Grundberührung beschädigten anderen Fahrzeugs der vorerwähnte Anscheinsbeweis nicht zugute. Deshalb müssen nunmehr sie, sofern das streitig ist, beweisen, daß die Grundberührung innerhalb der Fahrrinne erfolgt ist, was seinerseits wieder ein Indiz für eine zu hohe Geschwindigkeit des angeblichen Schädigers sein kann.

III. Die Sache bedarf demnach weiterer tatsächlicher Prüfung durch das Berufungsgericht, an das

deshalb unter Aufhebung des angefochtenen Urteils
zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung zu-
rückzuverweisen.

Stempel

Fleck

Dr. Bauer

Richter am BGH Dr. Skibbe
kann urlaubshalber nicht
unterschreiben

Bundschuh

Stempel