

Nachschlagewerk: ja

BGHZ: nein

BGB § 249 J; ZPO § 286 C

Zum Anscheinsbeweis, wenn ein Schleppkahn aus dem Kurs
seines Bootes läuft (Klarstellung zu BGH VersR 1969,
656 f).

BGH, Urt. v. 14. Juli 1969 - II ZR 229/67 - Rheinschiffahrts-
obergericht Köln
Rheinschiffahrtsge-
richt Duisburg-Ruhrort

7

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 229/67

URTEIL

Verkündet am

14. Juli 1969

Kaufmann,
Justizangestellte

**als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle**

in dem Rechtsstreit

1. des Schiffseigners van L [REDACTED], R [REDACTED],
2. des Schiffsführers Cornelis van R [REDACTED], R [REDACTED],

Beklagte und Revisionskläger,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

1. die S [REDACTED] D [REDACTED]-G [REDACTED]-B [REDACTED] L [REDACTED] AG,
H [REDACTED], gesetzlich vertreten durch die Vorstandsmitglie-
der Günter S [REDACTED] und Friedrich T [REDACTED], ebenda,

Klägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

2. die Firma "D [REDACTED]" S [REDACTED], M [REDACTED] N.V.,
R [REDACTED], gesetzlich vertreten durch Direktor
Dr. W. F. G [REDACTED], dortselbst,

Nebenintervenientin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED]

- 2 -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 14. Juli 1969 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Dr. Kuhn und der Bundesrichter Dr. Schulze, Stimpel, Dr. Bauer und Dr. Kellermann

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Beklagten wird das Urteil des Rheinschiffahrtsobergerichts Köln vom 13. Oktober 1967 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 Eignerin des SK "SDC-B1 2" (67 m lang; 7,9 m breit; 712 t). Der Beklagte zu 1 ist Eigentümer des SK "Pax" (105 m lang; 10,67 m breit; 1.998 t). Der Beklagte zu 2 hat SK "Pax" am Unfalltag verantwortlich geführt.

Am 5. Dezember 1964 stießen SK "SDC-B1 2" und SK "Pax" auf dem Rhein bei km 750 zusammen. SK "SDC-B1 2" wurde beladen mit 669 t, auf langem Strang von MS "Vulcaan 168" (1.235 t) zu Berg, SK "Pax" mit einer Ladung von 2.000 t auf kurzem Strang von SB "Juturna" (600 PS) zu Tal geschleppt. Während der Begegnung der beiden Schleppzüge scherte SK "Pax" nach Steuerbord aus und stieß mit dem Steuerbordvorschiff gegen die Steuerbordseite des SK "SDC-B1 2".



Die Klägerin verlangt von den Beklagten ihren und - aus abgetretenem Recht - den Unfallschaden der Ladungsinteressenten des SK "SDC-B1 2" ersetzt. Insgesamt fordert sie von den Beklagten DM 52 926,43 und die Kosten eines dem Rechtsstreit vorangegangenen Verklarungsverfahrens.

Die Klägerin wirft dem Beklagten zu 2 in erster Linie vor, daß er das Ruder des SK "Pax" nicht richtig bedient habe und der Kahn deshalb während der Steuerbordbegegnung der beiden Schleppzüge aus dem Ruder gelaufen sei.

Die Beklagten behaupten demgegenüber, das Ausscheren des SK "Pax" sei dadurch verursacht worden, daß das der Streithelferin der Klägerin gehörende MS "Damco 250" (53 m lang; 6,6 m breit; 500 PS; 498 t; beladen mit 165 t) versucht habe, SK "Pax" während der Begegnung der beiden Schleppzüge an dessen Backbordseite mit ca. 25 km/st bei einem Seitenabstand von nur 30 bis 35 m zu überholen, und die Führung des SK "Pax" mit nautischen Mitteln der von dem Überholer, aber auch von dem MS "Vulcaan 168" ausgehenden Sogwirkung nicht erfolgreich habe begegnen können.

Der Beklagte zu 1 hat SK "Pax" nach Kenntnis der Klagforderung zu einer neuen Reise ausgesandt.

Das Rheinschiffahrtsgericht und das Rheinschiffahrtsobergericht haben den Klageanspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Mit der Revision verfolgen die Beklagten ihren Klagabweisungsantrag weiter. Demgegenüber beantragen die Klägerin und die Streithelferin, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

1. Das Berufungsgericht führt aus, die Beklagten hätten nicht bewiesen, daß SK "Pax" den von MS "Damco 250" ausgehenden Sog nicht mit dem Ruder habe auffangen können. Deshalb spreche der Beweis des ersten Anscheins dafür, daß das Ausscheren des SK "Pax" durch einen Fehler bei der Ruderführung dieses Schiffes verursacht worden sei.

Im einzelnen legt das Berufungsgericht dar:

a) Der Bergschleppzug habe eine Geschwindigkeit von 5 bis 6 km/st innegehabt; der Talschleppzug sei mit einer Geschwindigkeit von 14,5 bis 15,5 km/st gefahren; die Geschwindigkeit des MS "Damco 250" habe mindestens 21 km/st betragen. SK "Pax" und MS "Vulcaan 168" seien in einem Abstand von 40 bis 50 m begegnet; MS "Damco 250" habe während dieser Begegnung die Überholung des SK "Pax" in einem Seitenabstand von 35 m begonnen.

b) Jede Überholung und jede Begegnung von Schiffen auf Binnenwasserstraßen führe notwendigerweise zu Sogwirkungen. Diese seien aber meist so gering, daß ihnen durch die Stellung des Ruders des "betroffenen" Schiffes begegnet werden könne. Allerdings könne es auch zu nicht ausgleichbaren Sogwirkungen kommen, wenn z. B. Überholung und Begegnung in geringem seitlichen Abstand durchgeführt werden würden und wenn die Unterschiede in der Geschwindigkeit der "betroffenen" Schiffe beträchtlich seien. Ein derartiger Fall sei vorliegend aber nicht gegeben. Wie dem Gutachten der Versuchsanstalt für Binnenschiffbau e.V. Duisburg zu entnehmen sei, habe SK "Pax" die von MS "Damco 250" aus-

gehende Sogwirkung durch rechtzeitiges Gegenruder ausgleichen können. Mithin hätten "die Beklagten keinen Geschehensablauf zur Überzeugung des Gerichts dargetan, der das Ausscheren ihres Kahnes und den damit zusammenhängenden Unfall ohne einen Fehler bei der Ruderführung des Kahnes erklärt".

2. Diese Ausführungen halten, wie die Revision zutreffend rügt, schon aus folgendem Grunde einer rechtlichen Nachprüfung nicht stand.

Das Rheinschiffahrtsgericht hat ein Gutachten der Versuchsanstalt für Binnenschiffbau e.V. Duisburg zu der Frage eingeholt, "ob das Überholmanöver des MS "Damco 250" den Kahn "Pax" zum Ausscheren gebracht hat oder nicht". Die Versuchsanstalt hat die Frage dahin beantwortet, daß - ausgehend von den oben unter Ziff. 1 a aufgeführten Geschwindigkeiten und Abständen - MS "Damco 250" a l l e i n SK "Pax" nicht zum Ausscheren gebracht haben könne, und die Führung des Kahnes durch rechtzeitiges Gegensteuern die von dem Überholer auf eine Steuerborddrehung des SK "Pax" hinwirkenden Kräfte hätte ausgleichen können. In dem Gutachten hat die Versuchsanstalt aber auch darauf hingewiesen, daß auf Grund der Begegnung zwischen SK "Pax" und MS "Vulcaan 168" die auf den Kahn wirkenden Kräfte beträchtlich größer geworden seien, die Krafrichtung mehrmals gewechselt habe und SK "Pax" diesem ziemlich raschen Wechselspiel infolge seiner großen Trägheit nicht habe folgen können, wie Versuche mit anderen Schiffen gezeigt hätten.

Nach dem Gutachten der Versuchsanstalt sind demnach für die Beurteilung der auf SK "Pax" einwirkenden Kräfte

und damit für die Feststellung der von der Führung des Kahnés hiergegen zu treffenden Maßnahmen auch der von MS "Vulcaan 168" ausgehende Druck und Sog zu berücksichtigen. Dieser Auffassung haben sich die Beklagten angeschlossen und in der schriftlichen Berufungsbegründung eingehend dargelegt, daß das Zusammenspiel der Kräfte von MS "Vulcaan 168" und MS "Damco 250" das Ausscheren des SK "Pax" bewirkt habe und jedenfalls die Kräfte beider Schiffe so stark gewesen seien, daß die Führung des Kahnés sie durch nautische Maßnahmen nicht habe ausgleichen können.

Das Berufungsgericht hat sich mit diesem - entscheidungserheblichen - Prozeßstoff nicht befaßt. Schon deshalb war die angefochtene Entscheidung aufzuheben und die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung zurückzuverweisen.

3. Bei der erneuten Verhandlung wird das Berufungsgericht, sofern es die Darstellung der Beklagten über den Unfallhergang nicht für bewiesen hält, besonders auf folgende Gesichtspunkte zu achten haben.

a) Läuft ein Kahn aus dem Kurs seines Bootes, so spricht grundsätzlich der Beweis des ersten Anscheins dafür, daß das Ausscheren durch fehlerhafte nautische Maßnahmen der Kahnführung, insbesondere durch falsche Bedienung des Ruders, verursacht worden ist (BGH VersR 1965, 510). Werden der Eigner oder der Führer eines Kahnés auf Ersatz von Schäden in Anspruch genommen, die im Zusammenhang mit dem Ausscheren des Schiffes entstanden sind, so obliegt es daher zunächst ihnen, die auf die allgemeine

Lebenserfahrung gestützte tatsächliche Vermutung für das Vorliegen eines schuldhaften Verhaltens der Kahnführung durch den Nachweis der Möglichkeit eines anderen Geschehensablaufs zu entkräften (BGHZ 3, 169, 171). Hierfür genügt beispielsweise, daß sie das Vorliegen einer - durch besondere Wasser- oder Strömungsverhältnisse, durch die Vorbeifahrt eines oder mehrerer anderer Fahrzeuge oder durch das Zusammenspiel aller dieser Umstände hervorgerufenen - Druck- oder Sogwirkung beweisen, die geeignet ist, das Ausscheren des Kahnes zu verursachen. In einem derartigen Falle kommen sie allerdings ihrer Beweisführungspflicht nicht schon dadurch nach, daß sie das Vorhandensein irgendeines auf den Kahn im Zeitpunkt des Ausscherens wirkenden Druckes oder Soges nachweisen. Vielmehr muß es sich um solche Kräfte handeln, denen die Führung des Schiffes unter Berücksichtigung der gesamten Gegebenheiten mit nautischen Mitteln nicht oder nur schwer begegnen kann. Dies folgt aus der Überlegung, daß Druck- oder Sogwirkungen, welche ohne weiteres auf nautischem Wege ausgleichbar sind, keine adäquate Ursache für das Ausscheren eines Kahnes darstellen. Denn derartige Kräfte sind im Hinblick auf die jedem Führer eines Kahnes geläufigen und von ihm regelmäßig angewendeten Gegenmaßnahmen erfahrungsgemäß nicht geeignet, das Auslaufen eines Kahnes herbeizuführen. Schert demnach ein Kahn in räumlichem oder zeitlichem Zusammenhang mit der Vorbeifahrt eines oder, wie im Streitfall, mehrerer anderer Fahrzeuge aus dem Kurs seines Bootes aus, so räumt dieser Umstand allein nicht den gegen die Kahnführung sprechenden Beweis des ersten Anscheins eines schuldhaften Verhaltens aus. Vielmehr ist hierzu erforderlich, daß die Kahnführung oder der beklagte Schiffs-

eigner solche Umstände (Abstand, Geschwindigkeit, Form und Abladetiefe der einzelnen Fahrzeuge, Strömungsgeschwindigkeit und -richtung, Wasserstand) nachweist, aus denen sich die Möglichkeit für das Vorhandensein von Kräften ergibt, denen die Führung des Kahn es nicht oder nur schwer durch nautische Mittel begegnen konnte.

b) Der Senat hat in mehreren, dieselbe Kollision betreffenden Entscheidungen (VersR 1969, 656 f) u.a. ausgeführt, die Lebenserfahrung für sich allein biete regelmäßig keine Grundlage für die Annahme eines Verschuldens der Kahnführung, wenn ihr Schiff in räumlichem oder zeitlichem Zusammenhang mit dem Überholen eines anderen Fahrzeugs aus dem Ruder laufe. Dieser Satz bedarf der Klarstellung. Er geht von einem Schiffsunfall aus, bei dem auf dem Rhein ein zu Berg fahrender, teilweise abgeladener Kahn bei niedrigem Wasserstand zu einem Zeitpunkt aus dem Ruder gelaufen ist, in dem er einen schweren Schubverband überholte und seinerseits von einem großen, auf 2,8 m abgeladenen Motorschiff überholt wurde. Der Satz ist deshalb, wie auch dem Zusammenhang der einzelnen Entscheidungen zu entnehmen ist, dahin zu verstehen, daß unter

den besonderen Umständen dieses Falles kein Anscheinsbeweis für ein Verschulden der Kahnführung spricht. Hingegen sollte damit nicht von dem in BGH VersR 1965, 510 ausgesprochenen Grundsatz (vgl. oben a) abgegangen werden.

Dr. Kuhn

Dr. Schulze

Stimpel

Dr. Bauer

Dr. Kellermann