

Für das Nachschlagewerk!
Für die Amtliche Sammlung!

094

20

Gesetz: BGB §§ 249, 631

Rechtssatz: Erleidet ein Schleppkahn einen Unfall, so hat sich der Schleppunternehmer nach dem Schleppvertrag grundsätzlich zu entlasten, wenn der Kähneigner -- gegebenenfalls unter Zuhilfenahme des Anscheinsbeweises -- bewiesen hat, daß jede mögliche Schadensursache ausscheidet, die in seinen Verantwortungsbereich oder in den eines Dritten fällt, für den der Unternehmer nicht einzustehen hat. Steht die Verletzung von Pflichten aus sich überschneidenden Verantwortungsbereichen in Frage, so muß sich der Schleppunternehmer für seinen Obhutsbereich entlasten. Das gilt auch in Rheinschiffahrtssachen.

Aktenzeichen: II ZR 304/56
Urt. des BGH v. 8. Mai 1958

AG - Rheinschiffahrtsgericht -
Duisburg-Ruhrort
OLG - Rheinschiffahrtsober-
gericht - Köln

Verkündet
am 8. Mai 1958

Braun, Justizobersekretär
als Urkundsbeamter der
Geschäftsstelle

I m N a m e n d e s V o l k e s

In dem Rechtsstreit

der Firma Reederei B [REDACTED] GmbH in K [REDACTED]
H [REDACTED]straße [REDACTED] vertreten durch ihren Geschäftsführer
daselbst,

Klägerin und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Prof.Dr. [REDACTED] -

gegen

1. die Firma Reederei "R [REDACTED]" GmbH in H [REDACTED],
vertreten durch ihren Geschäftsführer,

2. den Kapitän H [REDACTED] vom Boot "R [REDACTED]",
bei der Beklagten zu 1.,

Beklagte und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

hat der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die
mündliche Verhandlung vom 8. Mai 1958 unter Mitwirkung
des Senatspräsidenten Dr. Nastelski und der Bundesrichter
Dr. Haidinger, Dr. Fischer, Dr. Kuhn und Dr. Nörr

für Recht erkannt:

Die Revision der Klägerin gegen das Urteil des
3. Zivilsenats des Oberlandesgerichts - Rheinschif-
fahrtsobergerichts - in Köln vom 29. März 1956 wird
auf Kosten der Klägerin zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Klägerin ist Eignerin des Kahn "B [REDACTED]", der 1328,4 t groß, 87,75 m lang und 9,95 m breit ist.

Am 19. September 1953 fuhr das der Beklagten zu 1 gehörige und von dem Beklagten zu 2 verantwortlich geführte Boot "R [REDACTED]" oberhalb Wesseling zu Tal. "R [REDACTED]" schleppte auf erster Länge den mit 900 t beladenen Kahn "B [REDACTED]" (backbords) und den ebenfalls beladenen Kahn "P [REDACTED]" (steuerbords), auf zweiter Länge den leeren Kahn "R [REDACTED]". In Höhe des Urfelder Grundes, etwa bei Stromkilometer 666, wurde ein anderer Talzug an Backbordseite überholt, der rechtsrheinisch fuhr und aus dem Boot "C [REDACTED]" und je zwei Kähnen auf erster und zweiter Länge bestand.

Die Klägerin behauptet, ihr Kahn "B [REDACTED]" habe während des Überholens auf dem linksrheinisch befindlichen Urfelder Grund gerakt und sei am Vorschiff leck geworden. Sie nimmt die Beklagten auf Grund dinglicher und beschränkt persönlicher Haftung aus unerlaubter Handlung wie aus dem Schleppvertrag wegen des ihr angeblich in Höhe von 9569,98 DM nebst Zinsen entstandenen Schadens in Anspruch. Nach ihrer Auffassung hätte der Beklagte zu 2 bei dem damaligen niedrigen Wasserstand die Überholung mit dem beladenen Kahn nicht gerade an dieser Stelle in der linksrheinisch gerichteten Stromkrümmung am Urfelder Grund durchführen dürfen.

Nach der Darstellung der Beklagten hat die Überholung rechtsrheinisch, weitab vom Urfelder Grund, in einwandfreier Weise stattgefunden. Sie verweisen darauf, daß der Kahn der Klägerin schon kurz vorher an der Bonner Brücke gerakt habe und daß er auch auf ein Hindernis mitten im Fahrwasser aufgefahren sein könne. Ferner sind sie der Meinung, daß der Kahn der Klägerin notfalls hätte selbständig vom Grund abgesteuert werden können und müssen.



[JLaw – Gesetze und Urteile](#)
Kostenlos
Über 200 Gesetze
Über 100.000 Urteile
[\(mobile App\)](#)



JLaw – für Android



JLaw – für iOS

Das Amtsgericht - Rheinschiffahrtsgericht - hat die Klage mangels Beweises abgewiesen. Die Berufung der Klägerin ist erfolglos geblieben. Mit der Revision verfolgt die Klägerin ihren Klageanspruch weiter. Die Beklagten bitten um Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe:

I. Das Berufungsgericht ist der Auffassung, die Klägerin sei in vollem Umfange für die Schadensursache beweispflichtig. Unrichtig sei die Meinung der Klägerin, aus dem Schleppvertrag als solchem, insbesondere aus vertraglicher Verpflichtung der Beklagten zu 1, den Kahn unversehrt an seinen Bestimmungsort zu bringen, ergebe sich hinsichtlich aller während der Schlepptätigkeit eingetretenen Beschädigungen des Kahnes die Beweislast der Beklagten, denen es obliege darzutun, daß die Beschädigungen auf Umständen beruhten, die sie nicht zu vertreten hätten. Die Auffassung der Beklagten verkenne offensichtlich die besondere Eigenart der Schleppverhältnisse in der Rheinschiffahrt und den ihnen entsprechenden tatsächlichen Vertragswillen der Partner des Schleppvertrages. Auch der Schiffer des geschleppten Kahns habe im Rahmen des Schleppverbandes seinen eigenen Verantwortungsbereich, und zwar in der Bergfahrt wie, wenn auch in geringerem Maße, in der Talfahrt. Ein erfolgreiches Schleppen, zumal unter den heutigen Verhältnissen in der Rheinschiffahrt mit der ständig zunehmenden Verkehrsdichte, den höheren Fahrtgeschwindigkeiten, der wachsenden Größe und Motorenstärke insbesondere auch der Schleppboote, erfordere in hohem Maße ein Zusammenwirken aller Schiffsführer und Besatzungen. Die allgemeine Abgrenzung der Verantwortungsbereiche sei keineswegs immer eindeutig, vielmehr ergebe sich die Verpflichtung zum Handeln für den Schleppenden wie für den Geschleppten weitgehend erst aus den jeweiligen Umständen des Einzelfalles. Dafür maßgebend seien die Regeln

der Rheinschiffahrts-Polizeiverordnung und die von der Rechtsprechung der Rheinschiffahrtsgerichte seit mehr als 100 Jahren herausgearbeiteten allgemeinen und eigentümlichen Grundsätze. Die letzteren seien auf das Recht der unerlaubten Handlungen zugeschnitten und unterschieden sich völlig von den vertraglichen Grundsätzen sonstiger Beförderungsverträge. Die Partner des Schleppvertrages hätten daher durchweg nicht den Willen, vertragliche Rechte und Pflichten zu begründen, die über die genannten Regeln, insbesondere die allgemeine Sorgfaltspflicht nach der Rheinschiffahrts-Polizeiverordnung, hinausgingen. Dementsprechend könne und solle nach dem Vertragswillen auch die Beweislastregelung unter dem rechtlichen Gesichtspunkt des Schleppvertrages keine andere sein als unter dem üblicherweise allein behandelten Gesichtspunkt der unerlaubten Handlung. Dies entspreche seit jeher der Praxis der Rheinschiffahrtsgerichte. Es seien im vorliegenden Falle keine Anhaltspunkte für einen ausnahmsweise andersartigen Vertragswillen der Parteien ersichtlich.

Diese Ausführungen sind, wie der Revision zuzugeben ist, nicht in jeder Richtung rechtlich bedenkenfrei, soweit sie sich auf die vertragliche Haftung der beklagten Reederei beziehen. Der Schleppvertrag ist ein Werkvertrag, der den Unternehmer verpflichtet, den geschleppten Kahn unversehrt an seinen Bestimmungsort zu bringen. Bei Werkverträgen (ähnlich bei Dienstverträgen und beim Gastaufnahmevertrag) trifft den Unternehmer nach ständiger Rechtsprechung (RGZ 112, 41, 42 [Schleppvertrag]; 148, 148, 150; 160, 153, 155; 171, 168, 171; RG DR 1944, 182; BGHZ 8, 239, 241; 23, 288, 290) die Beweislast, wenn sich aus der Sachlage zunächst der Schluß rechtfertigt, daß der Unternehmer die ihm obliegende Sorgfaltspflicht verletzt hat, und die Schadensursache aus dem Gefahrenkreis des Unternehmers hervorgegangen ist. Aus diesem Satz ergibt sich, daß dort, wo nicht der Verantwortungsbereich des Unternehmers, sondern der

eines anderen, sei es des Bestellers oder eines Dritten, in Frage steht, eine Entlastungspflicht des Unternehmers nicht gegeben ist. Steht in solchen Fällen eine schadensursächliche Sorgfaltspflichtverletzung des Unternehmers in Frage, so hat sich der Unternehmer nur dann zu entlasten, wenn der Besteller - gegebenenfalls unter Zuhilfenahme des Anscheinsbeweises - bewiesen hat, daß jede mögliche Schadensursache ausscheidet, die in seinen Verantwortungsreich oder in den eines Dritten fällt, für den der Unternehmer nicht einzustehen hat.

Beim Schleppvertrag hat der Kahnschiffer für den fahrtüchtigen Zustand, die gehörige Einrichtung, Ausrüstung, Beladung und Bemannung des Kahnes zu sorgen (§ 8 BSchG); auf der Fahrt obliegt ihm vor allem das richtige Nachsteuern; aber auch sonst hat der Kahnschiffer alle ihm zumutbaren Maßnahmen zu treffen, die geeignet sind, Gefahren abzuwenden, die seinem Kahn drohen oder von ihm ausgehen (vgl. Urteile des erkennenden Senats vom 27. März 1958 II ZR 338, 339, 340/56). Dem Kahn können aber auch von Dritten, für deren Maßnahmen der Schleppführer nicht ohne weiteres einzustehen hat, Gefahren drohen, insbesondere von den anderen Kähnen des eigenen Schleppzugs, aber auch von sonstigen Schiffen.

Wendet man diese Grundsätze auf den vorliegenden Fall an, so ergibt sich folgendes: Eine schuldhaft ursächliche Beschädigung des Kahnes der Klägerin durch den überholten "Cormoran"-Schleppzug scheidet nach dem vorgetragenen Sachverhalt aus. Ebensowenig liegen irgendwelche Anhaltspunkte dafür vor, daß der Kahn nicht ordentlich nachgesteuert hat. Eine falsche, "irgendwie unglückliche" Beladung des Kahnes hält das Berufungsgericht zwar für möglich, da der Kahn bereits bei Bonn mitten im Fahrwasser gerakt habe. Eine Falschbeladung für sich allein hätte aber bei der Tiefe des Fahrwassers nicht dazu führen können, daß der Kahn in

der Fahrerin hätte Grundberührung bekommen können. Sonstige in den Verantwortungsbereich der Klägerin oder dritter Personen fallende Schadensursachen sind nicht ersichtlich und auch von der Beklagten zu 1) nicht behauptet worden. Soweit die Beklagten vorgebracht haben, der Kahn der Klägerin hätte notfalls selbständig vom Grund abgesteuert werden können und müssen, steht auch der Verantwortungsbereich der Beklagten in Frage; denn eine solche Maßnahme wäre nur notwendig gewesen, wenn der Schleppführer seinen Anhang falsch, nämlich über den Urfelder Grund oder in gefährlicher Nähe dieses Grundes geschleppt hätte. Steht aber die Verletzung von Pflichten aus sich überschneidenden Verantwortungskreisen in Frage, so muß sich der Schleppunternehmer für seinen Obhutsbereich entlasten (vgl. auch das Urteil des I. Zivilsenats vom 22. November 1955 I ZR 51/54). Ob und inwieweit dieser Grundsatz für die Bergfahrt wegen der besseren Steuerungsmöglichkeit des Anhangs einer Einschränkung bedarf, braucht hier nicht entschieden zu werden.

Nun meint allerdings das Berufungsgericht, die Partner des Schleppvertrages hätten durchweg nicht den Willen, vertragliche Rechte und Pflichten zu begründen, die über die sich nach dem Recht der unerlaubten Handlungen ergebenden Rechte und Pflichten hinausgingen. Dabei schließt das Berufungsgericht lediglich aus einem nach seinen Ausführungen in dieser Richtung gehenden Gerichtsgebrauch der Rheinschifffahrtsgerichte auf einen entsprechenden Parteiwillen. Dieser Schluß kann jedoch ohne Feststellung einer tatsächlichen, mit dieser Rechtsprechung übereinstimmenden Übung für sich allein zur Feststellung eines solchen Parteiwillens nicht ausreichen. Irgendwelche konkreten Feststellungen über die von ihm als allgemein üblich angenommene Vertragsgestaltung hat das Berufungsgericht nicht getroffen. Ebensowenig gibt das Berufungsgericht tatsächliche Anhaltspunkte für seine Auffassung, nach dem Vertragswillen solle

die Beweislastregelung unter dem rechtlichen Gesichtspunkt des Schleppvertrages keine andere sein als unter dem üblicherweise allein angewendeten Gesichtspunkt der unerlaubten Handlung. Im angefochtenen Urteil wird kein Gesichtspunkt aufgezeigt, der es rechtfertigen würde, in Rheinschiffahrtssachen hinsichtlich des Vertragswillens von anderen Grundsätzen auszugehen, als es dem allgemeinen Recht und insbesondere dem sonstigen Binnenschiffahrtsrecht (RGZ 112, 42) entspricht. Insbesondere vermag die Verkehrsichte auf dem Rhein eine solche Auffassung nicht zu rechtfertigen. Ein - übrigens nicht zu billigender - Gerichtsgebrauch, auch hinsichtlich der vertraglichen Haftung des Schleppers die Beweislast lediglich nach den für das Recht der unerlaubten Handlung geltenden Grundsätzen zu beurteilen, könnte es jedenfalls für sich allein nicht rechtfertigen, einen derartigen Vertragswillen zu unterstellen.

Die Beklagte zu 1 muß sich demnach entlasten; sie muß beweisen, daß der "R[REDACTED]"-Schleppzug im Fahrwasser und nicht über den Urfelder Grund oder in dessen gefährlicher Nähe gefahren ist.

II. Nach den tatsächlichen Feststellungen im angefochtenen Urteil hat die Beklagte zu 1 den Entlastungsbeweis geführt. Das Berufungsgericht trifft seine Feststellungen in voller Übereinstimmung mit dem Rheinschiffahrtsgericht, das ausdrücklich ausführt, selbst wenn man aus den vertraglichen Bestimmungen der Parteien eine Vermutung für eine schuldhafte Verletzung der den Beklagten obliegenden Pflichten annehmen wollte, wäre diese Vermutung durch das Ergebnis der Beweisaufnahme widerlegt. Es kann daher nach der Sachlage nicht angenommen werden, daß die auf Grund des Beweisergebnisses gewonnene Überzeugung des Berufungsgerichts von seiner unrichtigen Beurteilung der Beweislastverteilung beeinflußt ist.

Das Berufungsgericht neigt zu der Annahme, daß die eigentliche Leckage des klägerischen Kahnés nicht bei dem Raken an der Bonner Brücke, sondern infolge eines Rakens während der Überholung des "C[REDACTED]"-Schleppzuges bei Stromkilometer 666 eingetreten ist. Davon ist in der Revisionsinstanz auszugehen. Wenn im angefochtenen Urteil weiter ausgeführt wird, es sei keinesfalls bewiesen, daß der Kahn der Klägerin gerade auf dem Urfelder Grund gerakt habe, so ist dieser Satz insofern mißverständlich, als die weiteren Ausführungen des Berufungsgerichts ergeben, daß die dahingehende Behauptung der Klägerin nach der Überzeugung des Berufungsgerichts widerlegt ist. Das Berufungsgericht legt von allen Zeugenaussagen seiner Beurteilung die der Klägerin günstigste Bekundung des Zeugen P[REDACTED] zugrunde. Danach hielt der "C[REDACTED]"-Schleppzug 50 m Abstand vom rechten Ufer. Unter Hinzurechnung einer Breite beider Schleppzüge von 40 m (je 10 m für jeden Kahn) und eines unbestrittenen Abstandes von 10 - 15 m zwischen den beiden Schleppzügen kommt das Berufungsgericht in Übereinstimmung mit dem Rheinschiffahrtsgericht zu dem Ergebnis, daß sich die Backbordseite des beschädigten Kahnés kaum mehr als 100 m aus dem rechten Ufer befunden habe. Da am Unfalltage auch an der engsten Stelle, also dort, wo die Zunge des Urfelder Grundes in den Strom hineinragt, unbestritten ein Fahrwasser von 150 m mit ausreichender Tiefe zur Verfügung stand, ist es der Überzeugung, daß sich der Schleppzug noch mitten im regulären Fahrwasser, in dem kein Hindernis vermutet werden konnte, und damit noch erheblich außerhalb des Gefahrenbereichs des Urfelder Grunds gehalten habe; das Raken habe bei dem niedrigen Wasserstand auf irgend-einem Hindernis im Fahrwasser erfolgen können.

Die Rügen der Revision gegen diese Feststellungen sind unbegründet.

1. Das Aufkommen von Dreck hat das Berufungsgericht

als Beweisanzeichen gewürdigt. Wenn es hieraus nichts Entscheidendes für die Klägerin hergeleitet hat, so kann dem schon deswegen nicht widersprochen werden, weil nicht auszuschließen ist, daß auch beim Anstoßen gegen ein Hindernis in der Fahrrinne Sand und Schlamm aufgewirbelt werden.

2. Ebensowenig kann dem Berufungsgericht aus Rechtsgründen entgegengetreten werden, wenn es das Tasten des Schleppbootes bei der Vorbeifahrt am Grunde als bloßes Vorichtsmanöver gewürdigt und es abgelehnt hat, hieraus für die Beklagten nachteilige Schlüsse zu ziehen.

Die Meinung der Revision, das Berufungsgericht habe diese beiden Indizien nicht im Zusammenhang gewürdigt, entbehrt der Begründung.

3. Die Auffassung der Revision, der Kahn der Klägerin könne nicht mitten im Fahrwasser auf ein Hindernis aufgestoßen sein, kann nicht als zutreffend erachtet werden. Sie wird schon durch die Tatsache widerlegt, daß der Kahn bereits bei der Bonner Brücke mitten im Fahrwasser rakte (Urteil S. 6). Es ist durchaus nicht unmöglich, daß ein Wrackteil o. dgl. erheblich über die Flußsohle emporragte und durch den Anstoß wieder in den Grund gedrückt oder losgelöst wurde, so daß es bei der späteren Abrahmung nicht mehr festgestellt werden konnte.

4. Die Revision meint schließlich noch, aus der Tatsache des Rakens im Zusammenhang mit den unstreitigen oder zugunsten der Klägerin zu unterstellenden Tatsachen spreche ein Anscheinsbeweis für die Behauptung der Klägerin, ihr Kahn habe auf dem Urfelder Grund gerakt. Hierauf kann es indessen nicht ankommen, da das Berufungsgericht diese Behauptung für widerlegt erachtet hat.

Den Anscheinsbeweis brauchte die Klägerin im übrigen

nur hinsichtlich der Schadensersatzpflicht des Beklagten zu 2) (§ 7 BSchG, § 823 BGB) anzuführen, da sich die Beklagte zu 1) wegen ihrer vertraglichen Haftung ohnehin zu entlasten hat. Ein Anscheinsbeweis zu Lasten des Schleppzugführers kommt aber nicht in Frage, wenn, wie im vorliegenden Falle festgestellt, ein Anhangkahn mitten im Fahrwasser rakt. Darüber hinaus kann, wenn der "R[REDACTED]"-Schleppzug, wie das angefochtene Urteil feststellt, den "C[REDACTED]"-Schleppzug in der Stromkrümmung bei unzweifelhaft hinreichendem Raum mitten im regulären Fahrwasser überholte, das Raken nicht auf ein ursächliches Verschulden des Beklagten zu 2) zurückgeführt werden (vgl. zur Frage des Überholens - außerhalb des Schleppvertrages - das Urteil des erkennenden Senats vom 14. Februar 1957 II ZR 332/55). Denn mit einem Hindernis im Fahrwasser bräuchte der Beklagte zu 2) nicht zu rechnen, wie das Berufungsgericht zutreffend ausführt. Ein Verschulden des Beklagten zu 2) könnte allenfalls darin liegen, daß er seinen Schleppzug zu nahe - auf 10 m, wie die Klägerin behauptet hat - an den "C[REDACTED]"-Schleppzug hinführte und dessen Anhangkähne der Sogwirkung seines, des Beklagten zu 2), Schleppzuges aussetzte. Hieraus ist aber kein Schaden entstanden, das Raken des Kahnes der Klägerin steht damit in keinem Zusammenhang.

5. Da nach der bedenkenfreien Feststellung des Berufungsgerichts der "R[REDACTED]"-Schleppzug in der Fahrrinne gefahren ist und andere mögliche Ursachen des Rakens in der Fahrrinne, für die der Beklagte zu 2) als Schleppzugführer verantwortlich gemacht werden könnte, weder von der Klägerin vorgetragen noch sonst ersichtlich sind, hat die Beklagte zu 1) den Entlastungsbeweis geführt und die Klägerin eine ursächliche Schuld des Beklagten zu 2) nicht be-

wiesen.

Die Revision war daher mit der Kostenfolge aus § 97
ZPO zurückzuweisen.

Dr.Nastelski Dr.Haidinger Dr.Fischer Dr.Kuhn Dr.Nörr