

Verkündet am 17. Dezember 1964
Schorm, Justizangestellter
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

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

In dem Rechtsstreit

des Assekuranz-Vereins S [REDACTED], Versicherung für Küsten-
frachtschiffe auf Gegenseitigkeit, W [REDACTED]/Holstein, ver-
treten durch den Vorstand Kapitän Jakob P [REDACTED], U [REDACTED]/
H [REDACTED], H [REDACTED]straße, und Otto B [REDACTED], W [REDACTED]/Holstein,
E [REDACTED]straße [REDACTED],

Klägers, Revisionsklägers und
Anschlußrevisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

g e g e n

die Aktiengesellschaft i. Fa. B [REDACTED]-, R [REDACTED]- und
B [REDACTED]-Aktiengesellschaft, vertreten durch den Vorstand
Behrend-Janssen S [REDACTED], H [REDACTED], J [REDACTED],

Beklagte, Revisionsbeklagte und
Anschlußrevisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

hat der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die
mündliche Verhandlung vom 17. Dezember 1964 unter Mit-
wirkung des Senatspräsidenten Dr. Fischer und der
Bundesrichter Dr. Nörr, Liesecke, Dr. Bukow und
Dr. Schulze

für Recht erkannt:

Auf die Revision des Klägers wird unter Zurückweisung der Anschlußrevision der Beklagten das Urteil des 6. Zivilsenats des Hanseatischen Oberlandesgerichts zu Hamburg vom 22. November 1962 teilweise aufgehoben und teilweise geändert und neu gefaßt.

Die Berufung der Beklagten gegen das Urteil des Landgerichts Hamburg, Kammer 2 für Handelssachen, vom 14. Juni 1960 wird insoweit zurückgewiesen, als die Beklagte in beschränkt persönlicher Haftung nach § 774 HGB zur Zahlung von 15.919,35 DM nebst 4 % Zinsen aus 12.971,70 DM seit dem 20. Juli 1957 und aus 2.947,65 DM seit dem 6. Januar 1958 sowie zur Tragung der Kosten des ersten Rechtszugs in Höhe von 16/25 verurteilt worden ist. Zum weitergehenden Zinsanspruch aus dem Betrag von 2.947,65 DM bleibt die Klage abgewiesen.

In Höhe von 8.970,55 DM nebst Zinsen hieraus sowie wegen der restlichen Kosten des ersten Rechtszuges wird die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung an das Berufungsgericht zurückverwiesen.

Der Beklagten werden 16/25 der Kosten des zweiten und dritten Rechtszuges auferlegt. Die Entscheidung über die restlichen Kosten wird dem Berufungsgericht übertragen.

Von Rechts wegen

- 3 -

Tatbestand:

In der Nacht vom 19. zum 20. April 1957 lag das am 6. Juni 1956 in Dienst gestellte Motorschiff "B [REDACTED]" (56,81 m lang, 903 m breit, 498 BRT/340 NRT) im Außenhafen von Emden beim Getreidesilo. Es war mit 2 Vorleinen und 2 Achterleinen sowie je einer Vor- und Achterspring mit seiner Backbordseite am Kai vertäut. Das Heck zeigte seewärts. Am 20. April 1957 um 3.10 Uhr begann MS "B [REDACTED]" seine Getreideladung durch Saugrohre zu löschen.

Um 4.00 Uhr lief das der Beklagten gehörende Motorschiff "F [REDACTED]" mit einer Getreideladung in den Hafen von Emden ein. Dem Schiff (138,58 m lang, 18,67 m breit, 8435 BRT/5090 NRT) assistierten drei Schlepper, darunter SD "Albrecht G [REDACTED]". MS "F [REDACTED]" wurde über Heck in den Emdener Außenhafen eingeschleppt. Es sollte mit seiner Steuerbordseite am Kai befestigt werden und zu MS "B [REDACTED]" Heck an Heck liegen. Auf einen Zuruf des Hafenmeisters B [REDACTED], welcher vom Kai aus das Anlegemanöver des MS "F [REDACTED]" beobachtete und eine zu gefährliche Annäherung des Schiffes an den Kai und an MS "B [REDACTED]" befürchtete, beorderte die Schiffsführung des MS "F [REDACTED]" die Maschine auf einen Schlag VV. Der hierdurch erzeugte Schraubenstrom drückte erhebliche Wassermassen zwischen MS "B [REDACTED]" und die Kaimauer. 3 Trossen der "B [REDACTED]" rissen. Das Schiff wurde gegen den inzwischen an seiner Steuerbordseite angelangten Schlepper "Albrecht G [REDACTED]" und sodann gegen die Kaimauer geworfen.

Hinweis: Auch Teile der Urteilsammlung sind als Datenbank nach § 87a ff. UrhG geschützt.



Zur Unfallzeit war in Emden Hochwasser. Der Pegel der neuen Seeschleuse wies einen Stand von + 1,13 NN aus. Die Wassertiefe am Unfallort betrug 10,78 m, der Tiefgang des MS "B [REDACTED]" vorne rund 9'3'', hinten rund 10' 7''.

Auf Grund einer am Unfalltag vorgenommenen Besichtigung wurden Schäden am Backbord- und Steuerbord-Achterschiff (hinfort "Überwasserschäden" genannt) sowie Drahtschäden im Gesamtbetrag von 2.102 DM festgestellt (Schadenstaxe vom 10. Mai 1957).

Nachdem das Schiff am 15. Juli 1957 auf der Werft aufgeslippt worden war, wurde festgestellt, daß im Kimmgang an Backbordseite die Platten D 6, 7, 8, die Seitenplatten E 6 und 7, die Schergangplatte F 7 und die zu dem Bereich dieser Platten gehörenden 17 Spanten nach innen gedrückt, verbeult und verbogen waren. Die Reparaturkosten wurden von den Experten auf DM 12.971,70 (künftig "Unterwasserschäden" genannt) geschätzt (Schadenstaxe vom 20. Juli 1957).

Der Kläger hat auf Grund übergegangenen Rechts von der Beklagten Ersatz der Sach- und Nutzungsschäden und der Kosten der Schadensaufnahme im Betrag von 26.991,90 DM nebst Zinsen verlangt.

Durch Zwischenurteil des Landgerichts, das vom Oberlandesgericht bestätigt worden ist, ist die Klage dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt worden. Dabei hat das Oberlandesgericht in seinen Entscheidungsgründen ausgeführt:

"Hiernach ist die Beklagte verpflichtet, die eingetretenen Schäden zu ersetzen, soweit sie nachweisbar sind. ... Insoweit wird die Beweiswürdigung des Gerichtes nach § 287 ZPO einzugreifen haben. Daß aber überhaupt ein Unterwasserschaden außer dem mit der ersten Taxe festgestellten Schaden über der Wasserlinie eingetreten ist, ist - auch nach der Auffassung des Sachverständigen Patzig - nach der Lebenserfahrung wahrscheinlich. Bei dieser Sachlage ist ein Grundurteil auch im Rahmen der Rechtsprechung des Reichsgerichts (RGZ 158, 36) gerechtfertigt. Inwieweit die Aufnahme der ersten Schadenstaxe entgegenstehen könnte und insbesondere ob sämtliche Schadenspositionen der zweiten Taxe auf den hier in Betracht kommenden Unfall zurückzuführen sind, wird im Verfahren über die Schadenshöhe zu prüfen sein."

Die Beklagte zahlte in der Folgezeit an den Kläger DM 2.102,-- nebst den geforderten Zinsen zum Ersatz des Überwasserschadens.

In diesem Umfange hat der Kläger die Hauptsache für erledigt erklärt. Die Parteien streiten noch darüber, ob die Beklagte die übrigen mit der Klage geltend gemachten Schäden im Betrag von 24.889,90 DM nebst 4 % Zinsen seit dem 20. Juli 1957 ersetzen muß.

Das Landgericht hat die Beklagte zur Zahlung dieses Betrages nebst den verlangten Zinsen verurteilt. Auf die Berufung der Beklagten hat das Oberlandesgericht das landgerichtliche Urteil nur im Betrag von 2.947,65 DM (Nutzungsverlust für die Überwasserschäden sowie Expertenkosten für die erste Schadenstaxe) nebst 4 % Zinsen hieraus

seit dem 6. Januar 1958 aufrechterhalten und die Klage im übrigen abgewiesen.

Mit ihren Revisionen erstreben der Kläger die Wiederherstellung des landgerichtlichen Urteils im vollen Umfange, die Beklagte die Abweisung der Klage im vollen Umfange. Beide Parteien beantragen, die gegnerische Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

A. Im angefochtenen Urteil wird zunächst ausgeführt:

Über die Frage, ob die Unterwasserschäden am 20. April 1957 durch den Anprall des Schiffes gegen die Kaimauer verursacht worden seien, müsse nunmehr im Betragsverfahren entschieden werden. Zwar sei in dem im Grundverfahren ergangenen Urteil des 2. Zivilsenats des Oberlandesgerichts ausgeführt, die Unterwasserschäden seien nach der Lebenserfahrung wahrscheinlich in Emden entstanden. Jedoch habe jenes Urteil dem Betragsverfahren ausdrücklich die Prüfung zugewiesen, ob die Schadenspositionen der zweiten Taxe auf den Unfall vom 20. April 1957 zurückzuführen seien. Diese Prüfung habe (so wird in dem jetzt angefochtenen Urteil ausgeführt) unter Würdigung aller Umstände des Falles nach freier Überzeugung des Senates gemäß §. 287 Abs. 1 ZPO zu geschehen.

Die Taxe vom 10. Mai 1957, die rechtlich ein Schiedsgutachten (§ 317 BGB, § 74 ADS) sei, schließe nicht aus, daß der Kläger weitere Schadenspositionen aus

dem Unfall vom 20. April 1957 nachschiebe. Denn diese Taxe binde nur insoweit, wie sie positiv reiche.

Diese Ausführungen werden von den Revisionen nicht angegriffen. Der vorliegende Fall gibt dem Senat keinen Anlaß, zur rechtlichen Natur der Schadenstaxe und dem Umfang ihrer bindenden Wirkung Stellung zu nehmen. Das Ergebnis, zu dem das Berufungsgericht gekommen ist, begegnet keinen rechtlichen Bedenken.

B. Revision des Klägers:

I. Des weiteren führt das Berufungsgericht aus:

Es sei nicht überzeugt, daß das Schiff die Unterwasserschäden mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit am 20. April 1957 durch den Anprall an die Kaimauer erlitten habe. Zwar habe dies der 2. Zivilsenat in seinem Grundurteil als wahrscheinlich bezeichnet. Auch könnten die Unterwasserschäden in Emden entstanden sein, wie auch der gerichtliche Sachverständige annehme. Der Kläger habe zwar nicht den strengen Beweis nach § 286 ZPO zu führen; in Anwendung des § 287 ZPO habe es, das Berufungsgericht, aber keine zur Verurteilung der Beklagten hinreichende Überzeugung finden können, daß die Unterwasserschäden mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit am 20. April 1957 in Emden entstanden seien. Es sei nicht sicher festzustellen, wie "im einzelnen" das Schiff gegen die Kaimauer geprallt sei. Die Meinung des gerichtlichen Sachverständigen, das Schiff sei vierkant mit seiner Bordwand gegen die Kaimauer geprallt, könne in dieser ausschließlichen Form nicht zutreffen; denn dann ließe sich nicht erklären, auf welche Weise

das Schiff die Überwasserschäden am Backbord-Achterschiff erlitten habe. Zwar sei es möglich, daß das Schiff zunächst achtern und anschließend - in einer Art Nachklapp - mit seiner Breitseite heftig gegen die Kaimauer gestoßen sei. Ein solcher Geschehensablauf sei aber nicht bewiesen. Die Zeugen E [REDACTED], B [REDACTED], T [REDACTED] und P [REDACTED] hätten lediglich bekunden können, daß das Schiff nach dem vorangegangenen Zusammenstoß mit dem Schlepper "Albrecht G [REDACTED]" gegen die Kaimauer geschlagen sei. Wie sich das im einzelnen abgespielt habe, hätten die Zeugen nicht bekundet. Der Kapitän Gerlach von MS "B [REDACTED]" habe zwar ausgesagt, das Schiff sei mit großer Wucht vierkant gegen die Kaimauer geschlagen; auch habe er in seinem Havariebericht vom 20. April 1957 die Möglichkeit von Unterwasserschäden hervorgehoben. Seine Bekundungen reichten aber nicht aus. Bei der Augenscheinseinnahme sei eine Ausbuchtung der Kaimauer, die der Schadensstelle am Unterwasserschaden entsprechen würde, nicht festgestellt worden. Jedoch verliefen die Fluchtlinien der Spundwand nicht ganz gerade. Geringfügige Unebenheiten zeigten sich insbesondere zwischen den nicht völlig hochgezogenen Pfählen 1 und 2 seewärts des hochgezogenen Pfahles III (Skizze Nr. 1). Es sei möglich, aber nicht nachgewiesen, daß die Unterwasserschäden des Schiffes durch Anprall gerade an dieser Stelle der Kaimauer verursacht worden seien.

"Leise", "letzte" Zweifel blieben, ob die Unterwasserschäden nicht am 5. Juli 1956 durch eine Kollision im Hafen von Rauna, am 3. Juli 1957 durch Berührung mit einem unter Wasser treibenden Gegenstand oder durch Seeschlag während einer Schlechtwetterperiode entstanden seien. Daher könne nicht festgestellt werden, daß der

Schaden mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit durch den Anprall an die Kaimauer in Emden entstanden sei.

- II. Zutreffend geht das Berufungsgericht davon aus, daß § 287 ZPO anzuwenden ist. Denn es handelt sich um die Frage, ob das nautisch fehlerhafte Verhalten der Schiffsführung von MS "F [REDACTED]", das nachgewiesenermaßen den heftigen Anprall des MS "B [REDACTED]" gegen die Kaimauer herbeigeführt hat, die Unterwasserschäden an diesem Schiff verursacht hat.

Mit Recht rügt jedoch die Revision, das Berufungsgericht habe die Vorschrift des § 287 ZPO nicht richtig angewandt. Das Berufungsgericht hat die Anforderungen die für die richterliche Überzeugung im Falle des § 287 ZPO gestellt werden müssen, überspannt. Es führt zwar richtig aus, der Kläger habe für seine Behauptung, die Unterwasserschäden seien durch den Anprall des Schiffs an die Kaimauer entstanden, nicht den strengen Beweis nach § 286 ZPO zu führen. Seine weiteren Ausführungen ergeben aber, daß es doch diesen Beweis fordert. Das Berufungsgericht verlangt für seine Überzeugungsbildung wiederholt eine an Sicherheit grenzende Wahrscheinlichkeit des ursächlichen Zusammenhangs. Das ist rechtlich fehlerhaft. Wenn der Ursachenzusammenhang nach § 287 ZPO festzustellen ist, ist gerade nicht wie im Falle des § 286 ZPO zu fordern, daß eine an Sicherheit grenzende Wahrscheinlichkeit gegeben ist. Dies würde eine zu starke Einengung der freien richterlichen Überzeugung bedeuten, die sich das Gericht unter Würdigung aller Umstände zu bilden hat. Liegen keine besonderen entgegenstehenden Umstände

vor, so genügt ein für das praktische Leben brauchbarer Grad von Wahrscheinlichkeit (vgl. BGH VersR 1960, 656, 657), wobei dem Kläger gegebenenfalls insbesondere der Beweis des ersten Anscheins zugute kommen kann. Das Berufungsgericht legt ferner dem Kläger die Beweislast auf, wenn es sagt, der Kläger habe seine Behauptung nicht bewiesen, das Schiff sei, nachdem es unmittelbar vorher achtern gegen die Kaimauer geschlagen sei, mit seiner ganzen Breitseite gegen die Mauer gestoßen. Es legt ihm weiter die Beweislast auf, wenn es ausführt, es sei nicht nachgewiesen, daß die Unterwasserschäden durch einen Anprall des Schiffes gegen zwei näher bezeichnete Spundwandpfähle verursacht worden seien. Bei der Bildung seiner freien Überzeugung darf sich das Gericht grundsätzlich nicht nach der Beweislastverteilung richten, wie sie im Falle des § 286 ZPO eine Rolle spielt (RGZ 158, 34, 37). Mit Unrecht verlangt ferner das Berufungsgericht für die Bildung seiner Überzeugung die sichere Feststellung, wie "im einzelnen" das Schiff gegen die Kaimauer geprallt ist. Zur Erleichterung der Schadensfeststellung setzt § 287 ZPO an die Stelle der sonst erforderlichen Einzelbegründung das freie Ermessen des Gerichts (RGZ 155, 38, 39; BGH LM Nr. 3 zu § 287 ZPO). Ohne Rechtsfehler ist das Berufungsgericht der Behauptung der Beklagten nicht gefolgt, der Unterwasserschaden könne nicht als Folge des fehlerhaften nautischen Verhaltens der Schiffsführung von MS "F [REDACTED]" entstanden sein. Im angefochtenen Urteil ist die Frage offengeblieben, ob zuerst das Achterschiff und dann das Mittelschiff gegen die Kaimauer geschlagen sei. Ebenso kann offenbleiben, ob sich der Vorgang nicht umgekehrt abgespielt hat. Das Berufungsgericht hat schließlich die Lebenserfahrung außer acht gelassen, daß beim heftigen Anprall eines

Schiffes gegen eine Kaimauer mit Schäden der hier im Streit befindlichen Art zu rechnen ist, wie auch die Ausführungen des gerichtlichen Sachverständigen ergeben. Anders wäre es nur, wenn festgestellt wäre, daß das Schiff nur achtern angekommen wäre. Das ist aber nicht festgestellt.

Es liegen auch keine sonstigen Umstände vor, die gegen die Feststellung des ursächlichen Zusammenhangs sprechen könnten. Das Berufungsgericht hat zwar "leise" und "letzte" Zweifel, ob die Unterwasserschäden nicht bei einer Kollision in Rauna am 5. Juli 1956 oder bei der Berührung mit einem im Wasser treibenden Gegenstand am 3. Juli 1957 oder infolge Seeschlags entstanden sind. Derartige letzte Zweifel werden sich aber bei der Feststellung des ursächlichen Zusammenhangs häufig ergeben. Sie können einer solchen Feststellung nicht entgegenstehen (RGZ 162, 223, 229). Bestehen mehrere denkbare Möglichkeiten von Ursachen, so können der Entscheidung nur solche Ursachen zugrunde gelegt werden, für die greifbare tatsächliche Anhaltspunkte im Rahmen der Lebenserfahrung bestehen. Hätte das Berufungsgericht die Vorschrift des § 287 ZPO richtig angewandt, so hätte es unter Berücksichtigung seiner eigenen Ausführungen den ursächlichen Zusammenhang nicht verneinen können. Bei dieser Rechtslage kommt es auf die Verfahrensrügen der Revision des Klägers nicht an.

III. Die Beklagte ist hiernach verpflichtet, dem Kläger die Unterwasserschäden, den Entgang der Nutzungen während der Reparaturzeit für diese Schäden und die insoweit angefallenen Kosten der Schadensaufnahme zu ersetzen. Hier- von ist der im Betrag von 12.971,70 DM beanspruchte

Kaskoschaden der Höhe nach nicht bestritten (Schriftsatz der Beklagten vom 14. September 1960). Desgleichen ist der Zinsanspruch aus diesem Betrag seit dem 20. Juli 1957 begründet (§ 849 BGB). Insoweit war unter teilweiser Änderung des angefochtenen Urteils in der Sache selbst zu entscheiden (§§ 564, 565 Abs. 3 Nr.1 ZPO). Soweit der Anspruch des Klägers auf Nutzungsverlust und auf Ersatz der Kosten der Schadensaufnahme vom Berufungsgericht abgewiesen worden ist, war das angefochtene Urteil aufzuheben und die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung an das Berufungsgericht zurückzuverweisen (§§ 564, 565 Abs. 1 ZPO).

C. Revision der Beklagten:

Die Revision wendet sich dagegen, daß das Berufungsgericht dem Kläger Anspruch auf Nutzungsverlust für drei Tage zwecks Beseitigung der Überwasserschäden zuerkannt hat. Die Revisionsangriffe brauchen nicht erörtert zu werden. Da die Beklagte nach den Ausführungen unter B auch die Unterwasserschäden zu ersetzen hat, ist der Anspruch des Klägers auf Nutzungsverlust für drei Reparaturtage ohne weiteres begründet. Die Beklagte ist daher jedenfalls im Ergebnis mit Recht zur Zahlung von 2.947,65 DM nebst 4 % Zinsen hieraus seit dem 6. Januar 1958 verurteilt worden. Der Revision der Beklagten mußte daher der Erfolg versagt bleiben.

D. Wie sich aus der Klageschrift S. 4 ergibt, hat der Kläger die Beklagte nur in beschränkt persönlicher Haftung in Anspruch genommen, nachdem MS "F [REDACTED]" nach dem Unfall auf neue Reisen ausgeschickt worden war

(§ 774 HGB). Zur Klarstellung war dies im Urteilsaus-
spruch zum Ausdruck zu bringen.

Hiernach war zu erkennen wie geschehen.
Die Kostenentscheidung beruht auf §§ 91, 97 ZPO. Soweit
über die Kosten nicht entschieden worden ist, war die
Entscheidung dem Berufungsgericht zu übertragen.

Dr.Fischer Dr.Nörr Liesecke Dr.Bukow Dr.Schulze