

14

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 54/68

URTEIL

Verkündet am

29. September 1969
Heil,
Justizhauptsekretär

**als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle**

in dem Rechtsstreit

der "H [REDACTED]", S [REDACTED] gesellschaft auf
Gegenseitigkeit i.L., vertreten durch die Liquidatoren
1. Anton W [REDACTED], 2. Willi W. B [REDACTED], K [REDACTED], E [REDACTED]-
S [REDACTED]-Straße [REDACTED],

Klägerin und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

gegen

1. den Schiffseigner Alfred G [REDACTED] sen.,
2. den Schiffseigner Alfred G [REDACTED] jun.,
beide Miteigentümer des MS "Uranus", H [REDACTED], M [REDACTED],

Beklagte und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 29. September 1969 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Dr. Kuhn und der Bundesrichter Liesecke, Dr. Schulze, Fleck und Dr. Bauer

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Klägerin wird das Urteil des Rheinschiffahrtsobergerichts Köln vom 2. Februar 1968 aufgehoben und die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung, auch über die Kosten der Revision, an das Berufungsgericht zurückverwiesen.

Von Rechts wegen

- 3 -

Tatbestand:

Die Klägerin ist Versicherer des SK "Meteor 4" (1.465 t). Die Beklagten sind Eigner des MS "Uranus" (1.432 t; 900 PS).

SK "Meteor 4" fuhr am 22.März 1965 nahezu voll abgelanden im Schlepp des Bootes "Regina" (420 PS) auf dem Rhein zu Tal. An der Backbordseite des Kahnes hing der SK "Heinrich" (1.299 t; Ladung 1.232 t). Oberhalb der bei km 813,85 in einer starken Linksbiegung des Stromes gelegenen Straßenbrücke Wesel-Büderich wurde der Schleppzug auf seiner Steuerbordseite von dem auf 2,25 m abgeladenen MS "Uranus", das den leeren SK "Karl" (1.482 t) im Anhang hatte, überholt. Kurz danach geriet SK "Meteor 4" beim Passieren der Brückendurchfahrt mit dem Steuerbordhinterschiff gegen einen Brückenpfeiler und wurde beschädigt.

Die Klägerin verlangt von den Beklagten aus abgetretenem und übergegangenem Recht den von ihr auf DM 21.698,27 bezifferten Unfallschaden des Eigentümers des SK "Meteor 4" ersetzt. Sie behauptet, der "Uranus"-Schleppzug habe das Überholmanöver erst innerhalb der bei km 813,20 beginnenden Überholverbotsstrecke beendet und sei in so geringem Abstand und mit so großer Geschwindigkeit an dem "Regina"-Schleppzug vorbeigefahren, daß dessen Kähne aus dem Ruder gelaufen seien und nicht mehr rechtzeitig vor der Brückendurchfahrt hätten aufgestreckt werden können.

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



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



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

Demgegenüber tragen die Beklagten vor, der Schiffsunfall sei allein auf Fehler bei der Führung des "Regina"-Schleppzugs und beim Steuern des SK "Meteor 4" zurückzuführen.

Die Beklagten haben MS "Uranus" nach Kenntnis der Klageforderung auf neue Reisen ausgesandt.

Das Rheinschiffahrtsgericht hat den Klageanspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Das Rheinschiffahrtsobergericht hat die Klage abgewiesen. Mit der Revision erstrebt die Klägerin die Wiederherstellung des erstinstanzlichen Urteils. Die Beklagten beantragen, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

I. Das Berufungsgericht hat die Klage abgewiesen, weil die Überholung des "Regina"-Schleppzugs durch den "Uranus"-Schleppzug nicht adäquat ursächlich für den Schiffsunfall gewesen sei. Im einzelnen hat das Berufungsgericht ausgeführt:

Die Führung des "Uranus"-Schleppzugs habe schuldhaft gegen das in § 108 Nr. 2 RheinSchPolVO ausgesprochene Überholverbot verstoßen; die Überholung des "Regina"-Schleppzugs sei erst 200 m oberhalb der Straßenbrücke, mithin innerhalb der bei km 813,20 beginnenden Überholverbotstrecke beendet gewesen. Die Beklagten hätten jedoch den ihnen obliegenden Beweis erbracht, daß

das nautisch falsche Verhalten der Führung des "Uranus"-Schleppzugs den Schiffsunfall nicht adäquat verursacht habe. Bei einem Seitenabstand von 25 - 30 m zwischen den beiden Schleppzügen während des Überholvorgangs habe die von dem Überholer ausgehende Druck- und Sogwirkung von SK "Meteor 4" leicht mit dem Ruder ausgeglichen werden können. Wenn dennoch die Anhänge des "Regina"-Schleppzugs verfallen und SK "Meteor 4" gegen den Brückenpfeiler gekommen sei, so deshalb, weil auf SK "Meteor 4" ein völlig unerfahrener Matrose ohne Aufsicht am Ruder gestanden und es falsch bedient habe, und weil ferner die Führung des Bootes "Regina" ihre in den Hang fallenden Anhänge nicht rechtzeitig abgezogen habe. Dabei könne offen bleiben, ob das Boot hierfür zu schwach gewesen sei oder seine Führung aus Unachtsamkeit zu spät mit dem Abziehen begonnen habe.

II. Die Ausführungen des Berufungsgerichts halten einer rechtlichen Nachprüfung nicht stand.

Allerdings ist ihnen in ihrem rechtlichen Ausgangspunkt insoweit beizutreten, als das Berufungsgericht meint, die von einem Überholer ausgehende Druck- und Sogwirkung sei für das Verfallen eines Kahnes im Zusammenhang mit dem Überholvorgang dann nicht adäquat ursächlich, wenn diese Kräfte erfahrungsgemäß nicht geeignet seien, das Verfallen des Kahnes herbeizuführen.

Hingegen rügt die Revision zu Recht, daß das Berufungsgericht bei der Begründung seiner Auffassung, im

Streitfall habe die Führung des SK "Meteor 4" der Druck- und Sogwirkung des "Uranus"-Schleppzugs ohne weiteres durch Rudermanöver begegnen können, nicht alle wesentlichen Umstände gewürdigt hat. So hat es den - an anderer Stelle des angefochtenen Urteils zutreffend dargelegten - Gründen, die den Gesetzgeber ein Überholverbot für den Bereich der Unfallstelle aussprechen ließen und die Gefahr zeigen, die eine Überholung in diesem Bereich für den Überholten, insbesondere für seine Steuerfähigkeit, im allgemeinen mit sich bringt, keine Beachtung geschenkt. Ferner hat das Berufungsgericht nicht erwogen, daß zur Unfallzeit hoher Wasserstand vorlag (I, 68) und deshalb der Strom oberhalb der Straßenbrücke besonders stark in den Hang fiel (I, 70; Strafakten Bl. 12 R). Schließlich hat es dem Umstand keine Bedeutung beigemessen, daß die beiden großen Anhangkähne des "Regina"-Schleppzugs und das MS "Uranus" tief abgeladen waren.

Das Berufungsgericht hat mithin die Verneinung eines adäquaten Ursachenzusammenhangs zwischen der Fahrweise des "Uranus"-Schleppzugs und dem Verfallen des SK "Meteor 4" rechtlich nicht einwandfrei begründet. Schon deshalb kann das angefochtene Urteil keinen Bestand haben.

III. Bei der erneuten Verhandlung und Entscheidung wird das Berufungsgericht Gelegenheit haben, seine Auffassung zu folgenden Punkten - gegebenenfalls - zu überprüfen:

1. Das Berufungsgericht kann sich für die Auffassung, daß derjenige, der einem inhaltlich genau bestimmten Verbot zuwiderhandle, zu beweisen habe, daß seine Handlungsweise für einen im Zusammenhang mit der Zuwiderhandlung eingetretenen Schaden nicht ursächlich gewesen sei, nicht auf die Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs berufen. Dieser hat sich in derartigen Fällen auf den Ausspruch beschränkt, daß ein Anscheinsbeweis zugunsten des Geschädigten streiten könne (BGH VersR 1958, 297, 298; 1961, 79; 1963, 945, 946; 1966, 466, 467; 1969, 181, 182). Das Berufungsgericht wird seine abweichende Auffassung näher begründen müssen, wenn es sie aufrechterhalten will, obwohl es auf sie nach seinen eigenen Darlegungen nicht ankommt.

2. Das Berufungsgericht hat seine Feststellung, das Ruder des SK "Meteor 4" sei von Beginn des Überholvorgangs an falsch bedient worden, in erster Linie auf die Aussage des Zeugen J. [REDACTED] gestützt. Die Würdigung der Bekundungen des J. [REDACTED] kann aber auch zu einem anderen Ergebnis führen, wenn man in Betracht zieht, daß J. [REDACTED] keine Angaben über die Ruderführung auf SK "Meteor 4" für die Zeit der Annäherung des "Uranus"-Schleppzugs und zu Beginn der Vorbeifahrt des MS "Uranus" gemacht hat, sowie ferner, daß Druck und Sog der beiden Fahrzeuge des "Uranus"-Schleppzugs infolge der auf der Talfahrt üblichen kurzen Strangverbindung in ihrer Wirkung sich überschneiden konnten und diesen Kräften deshalb möglicherweise anders als dem Druck und Sog eines einzelnen Fahrzeugs zu begegnen war.

3. Nach dem Vorbringen der Klägerin in den Vorinstanzen verminderte SB "Regina" zunächst die Geschwindigkeit, um dem "Uranus"-Schleppzug Gelegenheit zu geben, das Überholmanöver vor der Brückendurchfahrt abzuschließen. Nach den weiteren Darlegungen der Klägerin begann SB "Regina" unmittelbar nach Beendigung der Vorbeifahrt des Anhangs von MS "Uranus" mit voller Kraft die Köpfe seiner beiden Kähne nach backbord ab-zuziehen. War dem so, so kann dies zu einer anderen Beurteilung des Verhaltens der Führung des SB "Regina" führen, als sie das Berufungsgericht vorgenommen hat. Dies wird vor allem dann der Fall sein, wenn die Fahrweise des "Uranus"-Schleppzugs eine gefährliche Lage für SB "Regina" und seine beiden Anhangkähne erst geschaffen und die Führung des Bootes in dieser Lage eine falsche Entscheidung getroffen hat.

4. Sollte das Berufungsgericht zu dem Ergebnis kommen, SK "Meteor 4" habe der von dem "Uranus"-Schleppzug ausgehenden Druck- und Sogwirkung nicht ohne weiteres durch Rudermanöver begegnen können, so sind Steuerfehler auf SK "Meteor 4" oder ein nicht rechtzeitiges Abziehen der Kähne durch SB "Regina" für die Frage eines adäquaten Ursachenzusammenhangs zwischen der Fahrweise des "Uranus"-Schleppzugs und dem Unfall des SK "Meteor 4" nicht von rechtserheblicher Bedeutung. Denn erfahrungsgemäß kann es zu derartigen Fehlern kommen, wenn ein Schleppzug durch das Überholmanöver eines anderen Fahrzeugs oder eines anderen Schleppzugs

unter den im Streitfall gegebenen Umständen in eine gefährliche Lage gebracht wird (BGH VersR 1968, 765, 766; vgl. auch BGH VRS 5, 192).

Dr.Kuhn Liesecke Dr.Schulze Fleck Dr.Bauer