

II_ZR_93/62

Verkündet

am 24. Juni 1963

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

der C [REDACTED] de N [REDACTED] F [REDACTED] R [REDACTED],
vertreten durch die Direktion in S [REDACTED],

Beklagte und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

die S [REDACTED]-H [REDACTED] "G [REDACTED]", Kasko Vers.Ges.
auf Gegenseitigkeit, vertreten durch den Vorstand,
D [REDACTED]-R [REDACTED], H [REDACTED] str. [REDACTED],

Klägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

hat der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die
mündliche Verhandlung vom 24. Juni 1963 unter Mitwirkung
des Senatspräsidenten Dr. Fischer und der Bundesrichter
Dr. Kuhn, Dr. Nörr, Liesecke und Dr. Bukow

für Recht erkannt:

Die Revision der Beklagten gegen das Urteil des
3. Zivilsenats des Oberlandesgerichts - Rheinschiff-
fahrtsobergerichts - in Köln vom 1. März 1962 wird
auf Kosten der Beklagten zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Bei der Klägerin ist der Kahn "H[REDACTED]" (1357 t) gegen Unfallschäden versichert. Er fuhr am 8. November 1955 auf dem Rhein in einem Schleppzug zu Tal, der aus dem Radboote "Peter K[REDACTED]" und 4 leeren Anhangkähnen, die an kurzen Drähten zu zweit hintereinander hingen, bestand. Auf erster Länge fuhren auf der Steuerbordseite "R[REDACTED]" (1600 t) und auf der Backbordseite "B[REDACTED]" (1750 t). Es folgten auf der zweiten Länge steuerbords "H[REDACTED]" und backbords "Julius de G[REDACTED]" (rund 1000 t). In der Höhe von Trechtingshausen war das Revier mit Bergfahrern stark belegt, die zum Teil gestoppt nebeneinander lagen. Diese Situation war entstanden, weil die Schifffahrt einige Tage lang durch Nebel behindert worden war. Als der Schleppzug "Peter K[REDACTED]" in der Höhe des Leopoldsteins fuhr, ging der Kahn "H[REDACTED]" von vorne bis hinten über den Felsen und wurde schwer beschädigt.

Die Klägerin hat als Versicherer diesen Schaden ersetzt. Sie hat zunächst im Vorprozeß den Eigner und den Kapitän des Bootes "Peter K[REDACTED]" in Höhe von 71.915,50 DM in Anspruch genommen, weil der letztere einen falschen Kurs gefahren sei und das rechtsrheinische Ufer zu stark angehalten habe. In jenem Rechtsstreit hat die Klägerin der jetzigen Beklagten, deren Motorschiffe "C[REDACTED] C[REDACTED]" und "St.E[REDACTED]" zur Zeit des Unfalls als Bergfahrer im Revier waren, den Streit verkündet. Diese ist der Klägerin beigetreten und hat deren Anträge unterstützt. Die damalige Klage ist abgewiesen worden. Zur Begründung hat das Rheinschifffahrtsobergericht im rechtskräftig gewordenen Urteil vom 23. Januar 1958 u.a. folgendes ausgeführt:

- 3 -

"Die Feststellung des ersten Richters, es sei nicht bewiesen, daß die Führung des Schleppzuges "Peter Küppers" durch einen fehlerhaften Kurs oder durch sonstige Fehler den Unfall des Kahn "Hiawatha" verschuldet habe, erweitert der Senat dahin, daß der eingeschlagene Kurs dem Schleppzug durch die Verhältnisse im Revier, insbesondere durch das Verhalten der Bergfahrt, aufgezwungen wurde und daß eine andere Fahrweise die Gefahr schwerer Schiffszusammenstöße heraufbeschworen hätte."

An anderer Stelle des Urteils heißt es:

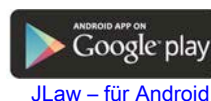
"Wortet man diese Zeugenaussagen, so ergibt sich, daß gerade in der Nähe der Unfallstelle die Bergfahrt das Fahrwasser der Talfahrt auf etwa 30 m eingeengt hat. Das Boot "Peter Küppers" ist 21,5 m breit. Seine Führung hatte deshalb unter den obwaltenden Umständen keine andere Möglichkeit der Kurswahl, als die äußersten Bergfahrer so nahe anzuhalten, daß einerseits ein Zusammenstoß mit ihnen vermieden, andererseits die Fahrwassergrenze zum geographischen rechten Ufer möglichst eingehalten wurde. Dies hat sie getan."

Diese Feststellungen wurden gestützt auf die Aussagen von Besatzungsmitgliedern der Anhangkähne des Bootes "Peter Küppers", insbesondere von Mitgliedern der Besatzungen der auf der Backbordseite schleppenden Kähne "Baden 18" und "Julius de Gruyter". Sie wurden zum Teil in ausgedehntem Maße wörtlich zitiert und zum anderen Teil namentlich erwähnt. Mit einer einzigen Ausnahme (Schiffsführer Spannmacher vom Kahn "Baden 18") gehen sie dahin, daß ein französisches Motorschiff die entscheidende Verengung des Fahrwassers des Talzuges herbeigeführt habe. Im Urteil des Vor-

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



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



prozesses wird weiter die Aussage des Schiffsführers Muno des zu Berg fahrenden MS "W.M. G [REDACTED]" als die Entscheidung mittragend hervorgehoben. Er hat erklärt, daß er mit dem Kopf seines Schiffes zunächst außen auf dem Heck eines französischen Motorschiffes gelegen habe. Als der Schleppzug "Peter K [REDACTED]" in Sicht gekommen und noch weit entfernt gewesen sei, habe er, der Zeuge, sein Schiff sacken lassen und sei ganz zu den Hörner Kribben beigegangen, da er von frühester Jugend an dazu erzogen sei, Talfahrern so weit wie möglich Platz zu machen. Im Anschluß hieran führt das Berufungsgericht aus: "Dazu (d.h. dem Schleppzug "Peter K [REDACTED]" Platz zu machen) hätte aber kein Anlaß bestanden, wenn die oben angeführten Schätzungen (von mindestens 40 m) über den Seitenabstand zu den französischen Motorschiffen auch nur annähernd richtig wären."

Im vorliegenden Rechtsstreit macht die Klägerin, die ihre Ansprüche auch auf Abtretung stützt, den Schaden des Kahnes "H [REDACTED]" in Höhe von angeblich 71.915,50 DM nunmehr gegen die Beklagte als Eignerin des Motorschiffs "St. E [REDACTED]", eventuell auch als Eignerin des Motorschiffes "C [REDACTED]" geltend.

Das Rheinschiffahrtsgericht hat die Klage abgewiesen. Das Rheinschiffahrtsobergericht hat den bezifferten Klageantrag dem Grunde nach mit der Maßgabe für gerechtfertigt erklärt, daß die Beklagte dinglich mit dem MS "St. E [REDACTED]" und darüber hinaus persönlich im Rahmen des Binnenschiffahrtsgesetzes hafte, ferner auf Grund des weiteren Klageantrages festgestellt, daß die Beklagte mit der gleichen Maßgabe die Kosten des Vorprozesses zu ersetzen habe.

Mit der Revision erstrebt die Beklagte die Wiederher-

stellung des erstrichterlichen Urteils. Die Klägerin bittet um Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe:

In Übereinstimmung mit der herrschenden Meinung (EGHZ 8, 72, 82) führt das Berufungsgericht aus, das Urteil im Vorprozeß binde nach § 68 ZPO den Richter des späteren Rechtsstreits an die Beurteilung der gesamten tatsächlichen und rechtlichen Verhältnisse, auf der das erste Urteil beruhe. Im Urteil des Vorprozesses sei zwar nicht ausdrücklich festgestellt, daß die Verengung des Fahrwassers der Talfahrt auf dem Verhalten des französischen Motorschiffes beruhe. Die Urteilsgründe insgesamt ließen jedoch erkennen, welche Ereignisse zum Raken des Kahnens "H[REDACTED]" geführt hätten. Nach den in jenem Urteil zum Teil wörtlich wiedergegebenen Zeugenaussagen, auf denen die damalige Entscheidung beruhe, habe ein französisches Motorschiff das Fahrwasser auf etwa 30 m verengt, wodurch dem "Peter K[REDACTED]"-Schleppzug sein Kurs aufgezwungen worden sei. An diese aus den Entscheidungsgründen sich ergebende Feststellung sei das Gericht des gegenwärtigen Rechtsstreits gebunden. Das französische Schiff, das die Verengung herbeigeführt habe, sei das MS "St. E[REDACTED]" gewesen.

Die Revision meint, die Interventionswirkung des § 68 ZPO könne sich auf Urteilelemente nur insoweit erstrecken, als in den Entscheidungsgründen des Vorprozesses bestimmte Feststellungen über das Verhalten einer bestimmten Person getroffen worden seien. Im Vorprozeß sei aber nur festgestellt, daß dem Schleppzug der eingeschlagene Kurs durch die Bergfahrt aufgezwungen worden sei und gerade

in der Nähe der Unfallstelle die Bergfahrt das Fahrwasser der Talfahrt eingeengt habe. Die inhaltliche Wiedergabe von Zeugenaussagen enthalte keine Feststellung, nicht einmal eine abschließende Würdigung; Feststellungen gegenüber einem bestimmten französischen Schiff fehlten. Es sei eine unmögliche Konstruktion, wenn die Klägerin die Interventionswirkung auf "St. E [REDACTED]", eventuell auch auf "C [REDACTED]" beziehe. Die Klägerin sei daher in vollem Umfange beweispflichtig dafür, daß die Führung eines der beiden Schiffe der Beklagten an dem Unfall ein Verschulden treffe.

Der Revisionsangriff ist nicht begründet. Die tatsächlichen Feststellungen des Vorprozesses, an die der Richter des Nachprozesses nach § 68 ZPO gebunden ist, können je nach der Sachlage einen größeren oder geringeren Umfang haben. Gewiß wäre für die Entscheidung im Vorprozeß nicht notwendig gewesen, festzustellen, welcher Nationalität das Schiff angehörte, das die Verengung des Fahrwassers herbeiführte. Das Gericht hätte sich damals mit der Feststellung begnügen können, irgend ein zu Berg fahrendes Schiff habe das Fahrwasser der Talfahrt eingeengt. Das Gericht des Vorprozesses hat sich aber damit nicht begnügt, sondern, wie das Berufungsgericht zutreffend ausführt, eine näher bestimmte Feststellung dahin getroffen, daß ein französisches Schiff den Talschleppzug behindert habe; das ergibt sich aus dem Zusammenhang der Urteilsgründe. Insbesondere wären die das Urteil im Vorprozeß mittragenden Ausführungen zu der Aussage des Schiffsführers M [REDACTED], die sich mit dem seitlichen Abstand des Talschleppzuges zu den französischen Motorschiffen befassen, sinnlos, wenn das Gericht nicht von der Annahme ausgegangen wäre, daß gerade und nur ein französisches Schiff für die Behinderung der Talfahrt in Frage kam. Der Nebenintervenient muß als Partei im Nach-

prozeß die im Vorprozeß getroffene Feststellung tatsächlicher Ereignisse so gegen sich gelten lassen, wie sie lautet. Eine Feststellung mit bindender Wirkung würde vielleicht nicht vorliegen, wenn es sich um einen Umstand gehandelt hätte, dem in der damaligen Lage des Rechtsstreits von den Beteiligten keine Bedeutung zugemessen und dessen Bedeutung erst im Nachprozeß erkannt worden wäre. So liegt aber der Fall nicht. Die Nebenintervention bekam ihren Sinn dadurch, daß die Klägerin die Inanspruchnahme der Beklagten für den Fall in Aussicht stellte, daß durch ihre Schiffe der Talschleppzug behindert worden sei. Die damalige Nebenintervenientin und jetzige Beklagte hat im Vorprozeß (Schriftsatz vom 18. Oktober 1957 S. 10) ausdrücklich zugegeben, daß sich MS "St. E [REDACTED]" im Unfallbereich als eines der äußeren Schiffe der dicht hintereinander liegenden Reihen von Bergschiffen befunden habe; es ging dann im Vorprozeß um die Frage, ob dieses Schiff und eventuell das ebenfalls der Beklagten gehörige MS "C [REDACTED] C [REDACTED]" dem Talschleppzug genügend Platz zur Vorbeifahrt gelassen habe, und um die (nicht entscheidungserhebliche) Frage, ob "St. E [REDACTED]" in Fahrt gewesen oder auf der Stelle verhalten habe. Dagegen hat die Beklagte im Vorprozeß nicht geltend gemacht, daß nicht ihre, sondern andere Schiffe für eine etwaige Behinderung der Talfahrt in Betracht gekommen wären.

Im Vorprozeß ist nur festgestellt worden, daß ein französisches Schiff den Talzug behindert hat. Jedoch ist im Vorprozeß die Frage offen geblieben, welches französische Schiff das war. Dies mußte daher im jetzigen Rechtsstreit entschieden werden und ist vom Berufungsgericht ohne Rechtsfehler in Würdigung der Beweisaufnahme dahin entschieden worden, daß es das MS "St. E [REDACTED]" gewesen war. Das Beru-

funftsgericht hat dabei entgegen der Ansicht der Revision die Aussagen der Zeugen G [REDACTED], W [REDACTED], H [REDACTED], Antonius und Johannes W [REDACTED] und M [REDACTED] nicht übergangen. Es hat sich mit diesen Aussagen teils im vorliegenden Prozeß, teils im Vorprozeß auseinandergesetzt, wobei es im angefochtenen Urteil auf seine im Vorprozeß vorgenommene Beweiswürdigung Bezug nimmt.

Zutreffend hat das Berufungsgericht in dem Verhalten der Schiffsführung von "St. E [REDACTED]" ein nach §§ 37 Nr. 1, 42 Nr. 1 RhSchPVO unzulässiges Überholen gesehen. Gleichzeitig hat die Schiffsführung von "St. E [REDACTED]" gegen § 38 Nr. 1 S. 2 RhSchPVO verstoßen. Damit ist die Schadensersatzpflicht der Beklagten nach §§ 3, 4, 92, 114 BSchG, §§ 735, 738, 739 Abs. 2 HGB gegeben.

Hiernach war die Revision mit der Kostenfolge aus § 97 ZPO zurückzuweisen.

Dr.Fischer Dr.Kuhn Dr.Nörr Liesecke Dr.Bukow