

Sammlung

2513 00529

Für das Nachschlagewerk!

Nicht für die Amtliche Sammlung!

Gesetz: ZPO § 286 (Anscheinsbeweis)

Rechtssatz: Der Anscheinsbeweis kann - jeweils nach dem Umfange des vom Tatsachenrichter zugrunde gelegten Erfahrungssatzes - entweder mehrere mögliche oder auch nur eine schuldhaft Verursachung umfassen.

Nach diesem Umfange des Erfahrungssatzes richtet sich - abgesehen von der Ausschaltung des Anscheinsbeweises durch das Aufzeigen eines möglichen atypischen Geschehensablaufes - die Widerlegbarkeit des Anscheinsbeweises. Umfaßt der Anscheinsbeweis mehrere mögliche schuldhaft Verursachungen, so kann er erst als widerlegt gelten, wenn alle unterstellten Ursachen widerlegt sind. Umfaßt er dagegen nur eine als typisch unterstellte Ursache, so genügt der Gegenbeweis für das Nichtvorliegen dieser Ursache.

Aktenzeichen: I ZR 22/54

Urteil des BGH vom 2. 12. 1955

Hans. OLG zu Hamburg

I. ZR 22 54

29

V e r k ü n d e t
am 2. Dezember 1955

Grunau, Justizobersekretär
als Urkundsbeamter der Ge-
schäftsstelle

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

In dem Rechtsstreit

des Schiffseigners Franz B [REDACTED] in H [REDACTED],
Klägers, Berufungsbeklagten
und Revisionsklägers,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -
Deutsche Bundesrepublik vertreten durch die Wasser-
straßendirektion in M [REDACTED],

Nebenintervenientin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Frhr.
von [REDACTED]

gegen

die W [REDACTED] Transport-Aktiengesellschaft, ver-
treten durch ihren Vorstand, in D [REDACTED],

Beklagte, Berufungsklägerin
und Revisionsbeklagte,

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

hat der Erste Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die
mündliche Verhandlung vom 2. Dezember 1955 unter Mitwirkung
der Bundesrichter Dr. h.c. Wilde, Dr. Birnbach, Dr. Nastelski,
Dr. Weissack und Dr. Nörr

für Recht erkannt:

Die Revision gegen das Urteil des 2. Zivilsenats des
Hanseatischen Oberlandesgerichts zu Hamburg (Schiffahrts-
obergerichts) vom 17. November 1953 wird auf Kosten des
Klägers zurückgewiesen.

Die Kosten der Nebenintervention trägt die Nebeninter-
venientin.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Am 16. September 1947 begegneten sich auf der Ems zwischen der Einmündung des Küstenkanals bei Dörpen und der Schleuse bei Dütte etwa bei km 198 zwei Schleppzüge. Der Schlepper E [REDACTED] schleppte den Kahn "M [REDACTED] M [REDACTED]" und dahinter den Kahn "W [REDACTED]" stromaufwärts, während der Schlepper E [REDACTED] mit dem Kahn "H [REDACTED]" und dahinter dem Kahn "M [REDACTED]" stromabwärts fuhr. Die Ems biegt zwischen km 197,7 und 198,3 aus nordsüdlicher Richtung nach Westen. Die Markierung km 198 liegt etwa in der Mitte dieser Krümmung. Beide Schlepper gaben Steuerbordsignal und passierten einander an Backbord in etwa 5 m Abstand. Nachdem der Bergfahrer "E [REDACTED]" mit "M [REDACTED] M [REDACTED]" den Talfahrer E [REDACTED] bereits passiert hatte, folgte der zweite Schleppkahn des Bergfahrers "W [REDACTED]" nicht mehr wie bisher dem der Flußkrümmung angepaßten Kurs, sondern lief geradeaus weiter, schor also aus der von dem Schlepper "E [REDACTED]" und "M [REDACTED] M [REDACTED]" gebildeten Kiellinie nach Backbord aus und geriet dadurch in den Kurs des Talfahrers. "W [REDACTED]" rammte "H [REDACTED]" an ihrem Backbordbug. "H [REDACTED]" wurde so schwer beschädigt, daß sie auf Grund gesetzt werden mußte.

Der Kläger verlangt als Eigner der "H [REDACTED]" von der Beklagten als Eignerin der "W [REDACTED]" Schadensersatz in Höhe von 38.360,15 DM.

Die Beklagte beantragt Klageabweisung. Sie behauptet, die Kollision sei nicht auf Verschulden ihrer Besatzung zurückzuführen, vielmehr sei "W [REDACTED]" trotz richtiger Ruderführung an der Kollisionsstelle durch eine nicht markierte Untiefe mit dem Achterschiff nach Steuerbord gesogen und mit dem Bug nach Backbord gegen die "H [REDACTED]" gedrückt worden.



Das Schiffahrtsgericht hat den Klageanspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Es sieht ein Verschulden der Schiffsführung der "W [REDACTED]" für gegeben an und beachtet den Entlastungsbeweis der Beklagten nicht, weil es an Hand der Beweisaufnahme die Kollisionsstelle bei km 198,130 bis 198,140 und die Position der "W [REDACTED]" im Augenblick des Ausscherens außerhalb des Wirkungsbereiches der Untiefe annimmt.

Auf die Berufung der Beklagten hat das Schiffahrts-obergericht das Urteil des Schiffahrtsgerichts aufgehoben und die Klage abgewiesen. Es ging dabei nach dem Beweise des ersten Anscheins zwar davon aus, daß der typische Ablauf der Kollision nach allgemeiner Lebenserfahrung für eine falsche Ruderführung der "W [REDACTED]" und somit für ein Verschulden ihrer Schiffsführung spreche, hielt aber die Möglichkeit nicht für ausgeschlossen, daß das Ausscheren der "W [REDACTED]" ohne Verschulden ihrer Besatzung durch die Sogwirkung einer Untiefe bei km 198 verursacht worden sei. Der Kläger habe nicht beweisen können, daß die Kollisionsstelle bei km 198,130 bis 198,140 und damit außerhalb des Wirkungsbereiches der Untiefe gelegen habe. Diese Möglichkeit bleibe also bestehen und entkräfte den Beweis des ersten Anscheins.

Auf die Revision des Klägers wurde dieses Urteil vom unterzeichneten Senat aufgehoben und die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung an das Schiffahrts-obergericht zurückverwiesen (BGHZ 6, 169), weil die in der Rechtsprechung entwickelten Regeln des Beweises des ersten Anscheins verkannt seien. Die Beweislast für diejenigen Tatsachen, aus denen die Möglichkeit eines atypischen Geschehensablaufs hergeleitet werden, treffe diejenige Partei, gegen die sich der Anscheinsbeweis richte.

Die erneute Verhandlung und Beweisaufnahme des Schiffahrtsobergerichts hat einige Änderungen des tatsächlichen Sachvortrages ergeben. Die Parteien gehen nunmehr übereinstimmend davon aus, daß die Kollision nicht bei km 198,130 - 198, 140 stattgefunden habe, sondern bei km 198.030. Darüber hinaus stellt das Schiffahrtsobergericht auf Grund der neuen Beweisaufnahme fest, daß zwischen km 198.180 und 198.030 zwar ein Uferabbruch vorliege, daß aber das Flußbett an dieser Stelle nicht, wie in den früheren Urteilen unterstellt, versandet sei, sondern daß die maßgebenden Tiefenlinien nur unwesentlich weiter vom Ufer entfernt verliefen, nicht mehr jedenfalls, als dies an jeder Innenseite einer Flußkrümmung der Fall zu sein pflege.

Auf Grund dieses Sachverhalts hat das Schiffahrtsobergericht die Klage wiederum abgewiesen. Es geht davon aus, daß der Beweis des ersten Anscheines für eine falsche Ruderführung der "W [REDACTED]" spreche und daß die von der Beklagten behauptete Möglichkeit eines atypischen Geschehensablaufes nicht bewiesen sei, weil an der Kollisionsstelle keine Untiefe vorhanden sei. Dieser zugunsten des Klägers sprechende Beweis des ersten Anscheins sei aber durch die Beklagte widerlegt worden, da das Gericht sich auf Grund der Beweisaufnahme davon überzeugt habe, daß die Kollision nicht auf eine falsche Ruderführung des Schiffsführers der "W [REDACTED]" zurückzuführen sei. Die "W [REDACTED]" sei in einem Abstand von 12 bis 15 m bzw. 14 bis 15 m vom Ufer gesteuert worden. Dieser Kurs sei nautisch gerechtfertigt, da der Schiffer sich außerhalb der Tiefenlinie von 2,5 m gehalten habe und somit eine Sogwirkung des Ufers nicht habe zu befürchten brauchen. Der Schiffer habe die Krümmung richtig angesteuert. Er habe auch nach Wahrnehmung des

Ausscherens alles Erforderliche getan, um den Kahn wieder auf Kurs zu bringen. Er habe das Ruder hart Steuerbord gelegt und den Steuerbord-Heckanker geworfen. Damit habe die Beklagte bewiesen, daß die Kollision nicht auf falsche Ruderführung der "W[REDACTED]" zurückzuführen sei. Es bleibe freilich offen, wodurch das Ausscheren der "W[REDACTED]" verursacht sei. Eine Möglichkeit habe der Sachverständige Prof. Dr. Hensen aufgezeigt, indem er darauf hingewiesen habe, daß der Schlepper "E[REDACTED]" seine Geschwindigkeit zu spät herabgesetzt und dadurch veranlaßt haben könnte, daß "W[REDACTED]" im Augenblick der Kollision keinen Trossenzug mehr erhalten habe und dadurch steuerlos geworden sei. Diese tatsächliche Voraussetzung des Sachverständigen sei jedoch nicht mehr feststellbar, da der Führer des Schleppers "E[REDACTED]" sechs Jahre nach dem Unfall keine zuverlässigen Angaben über den Zeitpunkt seines Abstoppens mehr machen könne. Von seiner Vernehmung sei daher abgesehen worden, zumal ein Verschulden der Besatzung der "W[REDACTED]" nicht bewiesen werde, selbst wenn der Schlepperführer die Annahme des Sachverständigen bestätigen sollte.

Gegen dieses Urteil richtet sich die erneute Revision des Klägers, mit der er die Wiederherstellung des Urteils des Schiffsgerichts verfolgt. Die Beklagte bittet um Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe:

Die Revision rügt wiederum die Verkennung der Beweisregeln des Anscheinsbeweises und hält es für einen inneren Widerspruch in der Begründung des Berufungsgerichts, wenn einerseits von einem ursächlichen Verschulden der "W[REDACTED]" im Wege des Anscheinsbeweises ausge-

gangen werde, andererseits aber die Beklagte aus ihrer Verantwortung für die Schiffsführung der "W[REDACTED]" entlassen werde, obwohl durch die Beweisaufnahme nur eine der möglichen Schadensursachen, nämlich die falsche Ruderführung ausgeschlossen worden sei, während andere denkbare schuldhaftige Verursachungen ungeklärt geblieben seien.

Der Vorwurf ist nicht begründet. Es ist zwar richtig, daß der Anscheinsbeweis im allgemeinen auf die Feststellung einer konkreten Schadensursache und eines entsprechenden Verschuldens verzichtet und aus der Lebenserfahrung bei Geschehensabläufen typischer Art auf das Vorliegend irgend eines kausalen Verschuldens desjenigen schließt, der den Geschehensablauf ausgelöst hat. Hätte der Berufsrichtersrichter den Anscheinsbeweis in dieser allgemeinen Form für gegeben angesehen, so hätte der Beweis in der Tat eine Mehrzahl von möglichen verschuldeten Ursachen umfaßt und hätte sich nicht durch den Nachweis widerlegen lassen, daß eine einzelne, wenn auch im Vordergrund stehende Ursache, nicht vorgelegen habe. Es hätte vielmehr des weiteren Nachweises bedurft, daß auch die weiteren denkbaren und erfahrungsmäßig möglichen Ursachen nicht vorgelegen haben.

Diese Folgerungen sind auf den vorliegenden Fall aber nicht anwendbar, weil das Berufungsgericht den Anscheinsbeweis nicht in dieser allgemeinen Form angewandt, sondern aus seiner Erfahrung lediglich auf eine falsche Ruderführung der "W[REDACTED]", nicht aber auf irgend-ein kausales Verschulden des Führers der "W[REDACTED]" geschlossen hat. Es steht dem Tatsachenrichter frei, aus dem Geschehensablauf einen umfassenden oder einen beschränkten Erfahrungssatz zu entnehmen. Maßgebend ist die Lebenserfahrung, die sich aus der Gesamtheit der festgestellten Tatumstände ergibt. Wenn das Berufungs-

richt hier erfahrungsmäßig nur auf eine fehlerhafte Ruderführung der "W[REDACTED]" schließen zu können glaubt, so ist mangels irgendwelcher Anhaltspunkte für die Möglichkeit anderer Ursachen gegen diese Beschränkung des Erfahrungssatzes rechtlich nichts einzuwenden. Es läßt sich nicht sagen, daß die allgemeine Erfahrung in diesem Falle auch noch andere Ursachen für das Ausscheren der "W[REDACTED]" aus der Kiellinie umfasse (vgl. Wassermayer, Kollisionsprozeß 2. Aufl. S 85 ff).

Hat aber das Berufungsgericht den Anscheinsbeweis rechtsirrtumsfrei so eng gefaßt, so konnte er in der Tat durch den Nachweis richtiger Ruderführung widerlegt werden. Angesichts dieses Versagens des Anscheinsbeweises lebte die Beweispflicht des Klägers wieder auf. Er hätte die wirklichen Ursachen klären und beweisen müssen. Das hat er nicht vermocht.

Es bleibt nur die Prüfung übrig, ob der vom Berufungsgericht anerkannte Gegenbeweis die gesamte Ruderführung der "W[REDACTED]" rechtfertigt. Der Schwerpunkt der Beweisführung des Berufungsgerichts liegt in der Feststellung, daß der Führer der "W[REDACTED]" bis zur Kollision einen Abstand vom Steuerbordufer eingehalten habe, der genügte, um die Gefahr des Ufersoges auszuschließen. Es könnte sich fragen, ob die Kollision, die sich durch Ausscheren der "W[REDACTED]" nach Backbord zugetragen hat, nicht auch durch zu weites Legen des Ruders nach Backbord verursacht worden sein könnte und ob in dieser Hinsicht die Beweismwürdigung des Berufungsgerichts ausreicht, um die Ruderführung der "W[REDACTED]" zu rechtfertigen. Auch diese Frage muß bejaht werden. Ein zu starkes Steuern der "W[REDACTED]" nach Backbord ist vom Kläger in der letzten mündlichen Verhandlung nicht mehr behauptet worden, vielmehr hatte er das Verschul-

den der "W [REDACTED]" gerade darin erblickt, daß sie sich dem Steuerbordufer zu stark genähert und nicht genügend weit nach Backbord ausgewichen sei. Ebenso ergaben die zahlreichen Zeugenaussagen keinen positiven Anhalt für ein Legen des Ruders nach Backbord. Im Gegenteil hatte der Matrose der "W [REDACTED]", T [REDACTED], im Verklarungsverfahren ausgesagt, daß der Schiffer das Ruder bei Beginn des Ausscherens schon ganz nach Steuerbord ausgedreht hatte. Unter diesen Umständen genügt die zusammenfassende Feststellung des Berufungsgerichts, daß der Schiffer der "W [REDACTED]" die Flußkrümmung richtig angesteuert habe und daß seine Fahrweise keinen nautischen Fehler enthalte, um die Führung des Schiffes in ihrem ganzen Umfange zu entlasten.

Die Rüge der Revision, das Berufungsgericht habe bei dieser Beurteilung wesentliche Beweisanträge des Klägers und wesentliche Ergebnisse der Beweisaufnahme außer Betracht gelassen, ist nicht begründet. Die Beweisanträge der Schriftsätze des Klägers vom 15. Juni 1953, 11. August 1953 und 8. Oktober 1953 betreffen sämtlich die Beanstandung der vom Sachverständigen Hensen vorgenommenen Modell-Schleppversuche und Anregungen zu ihrer Ergänzung. Diese Beweisanträge wurden gegenstandslos dadurch, daß das Berufungsgericht in Übereinstimmung mit dem Kläger die Modell-Schleppversuche des Sachverständigen nicht für überzeugend genug hielt, um sie bei seiner Beweiswürdigung mit heranzuziehen und daß es auch das Ergebnis des Gutachtens - eine in den Bereich der Möglichkeit fallende Verursachung des Unfalls durch die Schlepperbesatzung - aus Rechtsgründen unberücksichtigt lassen konnte. Im einzelnen wird davon noch zu sprechen sein. Aus dem gleichen Grunde kann dem Berufungsgericht nicht die Außerachtlassung einer Stelle des Hensen'schen Gutachtens vor-

geworfen werden. Die von der Revision bezeichnete Stelle des Gutachtens behandelt nur den hypothetisch unterstellten Fall, daß "W [REDACTED]" kurz vor der Kollision keinen Trosenzug mehr vom Schlepper erhalten habe. Ob dieser Fall tatsächlich vorgelegen hat, konnte das Berufungsgericht, wie noch auszuführen sein wird, dahinstehen lassen.

Es spricht nichts dafür, daß das Berufungsgericht, wenn es der Aussage des Schiffers K [REDACTED] eine so ausschlaggebende Bedeutung beimaß, sich nicht auch der Bedenken bewußt geblieben ist, die sich aus der verständlichen Neigung des Zeugen, seine eigene Fahrweise zu rechtfertigen, und aus dem schließlich ungeklärt gebliebenen Verhalten des Schiffes gegen die Richtigkeit der Aussage K [REDACTED] ergeben mußten. Das Berufungsgericht hat sich durch Ortsbesichtigung eine eigene Anschauung von den Verhältnissen an der Unfallstelle verschafft und war deshalb in der Lage, sich ein eigenes Urteil von der Wahrscheinlichkeit oder Unwahrscheinlichkeit dieser oder anderer Zeugendarstellungen zu bilden. Das nach der Kollision beobachtete Festfahren des Heckes der "W [REDACTED]" braucht nicht gegen die Richtigkeit der Aussage Kleen zu sprechen. Das konnte als spätere sekundäre Folge der Kollision durch die Querlage der "W [REDACTED]" im Strombett eingetreten sein.

Konnte hiernach das Berufungsgericht den gegen die Beklagte sprechenden Anscheinsbeweis für widerlegt und den Kläger für beweisfällig ansehen, so bedarf es keines Eingehens auf die vom Sachverständigen Hensen angedeutete mögliche Schadensursache. Es braucht auch nicht geprüft zu werden, ob das Berufungsgericht nach der Prozeßordnung berechtigt war, von der vom Sachverständigen angeregten nochmaligen Befragung des Schlepperführers R [REDACTED] nach dem Zeitpunkt seiner Fahrtverminderung abzusehen. Denn die Frage, ob der Schlepper "E [REDACTED]" zu spät seine Fahrt

vermindert und der "W[REDACTED]" im Augenblick des Passierens der "H[REDACTED]" zu wenig Trossenzug gegeben habe, ist nach Entlastung der Beklagten nicht mehr entscheidungserheblich. Es könnte sich daraus allenfalls ein Verschulden des Schleppers "E[REDACTED]" ergeben, für das die Beklagte als Eignerin des geschleppten Schiffes "W[REDACTED]" nicht einzustehen hat. Im Gegensatz zu ähnlichen Tatbeständen des Seerechts haftet in der Binnenschifffahrt jedes Schiff eines Schleppzuges nur für Verschulden seiner eigenen Besatzung (§ 4 Abs 3 BSchiffG, RGZ 65, 382, BGHZ 3, 34 (37)). Die vom Sachverständigen angedeutete Möglichkeit hätte - für den Fall des Nachweises ihrer tatsächlichen Voraussetzung - zur Ausschaltung des Anscheinsbeweises durch Aufzeigen eines möglichen atypischen Geschehensablaufes dienen können. Einer solchen Ausschaltung bedurfte die Beklagte aber nicht, nachdem das Berufungsgericht ohne Rechtsirrtum den Anscheinsbeweis sogar als widerlegt angesehen hatte.

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

Wilde

Birnbaum

Nastelski

Weiss

Nörr