

BUNDESGERICHTSHOF
IM NAMEN DES VOLKES

URTEIL

X ZR 58/91

Verkündet am:
17. November 1992
Welte
Justizhauptsekretärin
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

Firma Reinhard W [REDACTED], K [REDACTED]-R [REDACTED], Inhaber Reinhard
W [REDACTED], C [REDACTED]straße 2-6, G [REDACTED],

Klägerin und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigte: Rechtsanwälte Prof. Dr. [REDACTED]
und Dr. [REDACTED] -

gegen

Firma S [REDACTED] I [REDACTED] des F [REDACTED] des S [REDACTED] S.A.,
gesetzlich vertreten durch den Président Directeur Général
Michel D [REDACTED], 101. Rue de R [REDACTED]-N [REDACTED], S [REDACTED], Frank-
reich,

Beklagte und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigte: Rechtsanwälte Dr. [REDACTED] und
Dr. v. [REDACTED] -

Der X. Zivilsenat des Bundesgerichtshofes hat auf die mündliche Verhandlung vom 17. November 1992 durch den Vorsitzenden Richter Dr. Bruchhausen und die Richter Rogge, Dr. Jestaedt, Dr. Broß und Dr. Melullis

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Klägerin wird das Urteil des Schifffahrtsobergerichts beim Oberlandesgericht Karlsruhe vom 11. Dezember 1990 aufgehoben.

Die Sache wird zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung, auch über die Kosten der Revision, an das Berufungsgericht zurückverwiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Klägerin, die Kiestransporte mit Schubverbänden in der Binnenschifffahrt betreibt, nimmt die Beklagte, eine Schiffswerft in Straßburg, auf Ersatz von Schäden aus einem Unfallereignis am 1. Dezember 1983 in der Mainschleuse Griesheim in Anspruch.

Die Beklagte lieferte der Klägerin im August 1983 den Schubleichter "W[REDACTED] 22" mit der Größe von 2317 t, 76,5 m Länge und 11,4 m Breite einschließlich Deckausrüstung aus. Das Schiff war mit vier "Spannvorrichtungen für Seilverbindungen von Schubverbänden" der Firma H[REDACTED] ausgerüstet, für die die Beklagte eine Zugkraft von mindestens 10 t und

- 3 -

eine Haltekraft von mindestens 40 t garantierte. Aufgrund einer Beanstandung wechselte ein Mitarbeiter der Beklagten am 12. September 1983 in Dalhunden die ursprünglich montierten Kupplungsdrähte gegen andere von 30 m Länge aus.

Am 1. Dezember 1983 fuhr das der Klägerin gehörende abgeladene MS "Elisabeth W[REDACTED]" (1950 t, 95,5 m lang, 11 m breit, 900 PS) mit dem vorgespannten, mit etwa 1800 t Kies beladenen Schubleichter "W[REDACTED]" bergwärts in die Main-schleuse Griesheim ein. Dort wurde das Auge des Kupplungs-drahtes der an der Steuerbordseite auf dem Vorschiff des Leichters angebrachten Kupplungswinde in den drittletzten Poller vor dem Mitteltor der Schleuse eingehängt. Der Steu-ermann sollte den von der Winde laufenden Draht und dadurch den Verband mit der Spannvorrichtung unter Verwendung der Fußbremse für das Handrad abstoppen. Dies gelang jedoch nicht. Vielmehr lief der Draht von der Windentrommel. Der Schubverband stieß gegen das Mitteltor der Schleuse. Schiff und Schleusentor wurden beschädigt.

Die Klägerin hat die Beklagte ursprünglich auf Ersatz des Schadens am Schiff in Höhe von 2.586,-- DM sowie auf Feststellung der weiteren Schadensersatzpflicht und auf Freistellung von Ansprüchen der Bundesrepublik Deutschland wegen der Beschädigung des Schleusentores in Anspruch genom-men. Sie hat die Beklagte für den Eintritt der Schäden ver-antwortlich gehalten, weil der Draht an der Windentrommel nicht ordnungsgemäß befestigt gewesen sei und der Verband ohne diesen Fehler vor dem Schleusentor zum Stehen gekommen wäre.

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
[\(mobile App\)](#)



Die Beklagte hat die Verantwortung für den Unfall zurückgewiesen und eine mangelhafte Befestigung des Kupplungsdrahtes auf der Winde bestritten. Die Kupplungswinde sei von Konstruktion und Bauart her eine Spannvorrichtung für Seilverbindungen von Schubverbänden und nicht zum Abstoppen von Schubverbänden in Schleusen angelegt.

Das Schiffsgerichtsgericht in Mannheim hat die Klage abgewiesen, weil ein Schubverband mit der Spannvorrichtung nicht gestoppt werden dürfe und der Unfall vermieden worden wäre, wenn das Manöver schiffsverkehrsüblich durch Mitfieren eines Laufdrahtes über die Poller erfolgt wäre. Nachdem die Bundesrepublik Deutschland als Eigentümerin der beschädigten Schleuse die Klägerin als Schiffseigner in Anspruch genommen hat, hat die Klägerin im Berufungsverfahren beantragt,

1. die Beklagte zur Zahlung von 2.586,-- DM nebst 4 % Zinsen seit dem 1. Juni 1984 an die Klägerin zu verurteilen,
2. die Beklagte zur Zahlung weiterer 162.215,21 DM nebst 8,25 % Zinsen vom 28. August 1984 bis 18. September 1984, 8 % Zinsen vom 19. September 1984 bis 25. Oktober 1984 und 7,5 % Zinsen seit dem 26. Oktober 1984 an die Klägerin zu verurteilen.

Die Beklagte hat um Zurückweisung der Berufung gebeten.

Das Berufungsgericht hat unter Abänderung des Urteils des Schiffsgerichtsgerichts der Klägerin 2.586,-- DM nebst Zinsen zuerkannt, im übrigen aber die Klage als unzulässig ab-

gewiesen. Auf die Revision der Klägerin und die Anschlußrevision der Beklagten hat der Bundesgerichtshof mit Urteil vom 24. Oktober 1989 (X ZR 26/88) dieses Urteil aufgehoben und die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung zurückverwiesen.

Das Berufungsgericht hat sodann nach erneuter Beweisaufnahme die Berufung der Klägerin gegen das Urteil des Schiffsgerichts Mannheim zurückgewiesen.

Mit der erneuten Revision verfolgt die Klägerin ihre Zahlungsansprüche weiter. Die Beklagte begehrt Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe:

Die Revision hat Erfolg.

I. Das Berufungsgericht hat nunmehr einen Anspruch der Klägerin verneint. Es hat ausgeführt, der Mitarbeiter der Beklagten habe beim Wechsel des Kupplungsdrahtes am 12. September 1983 die Schrauben der Seilbefestigung nicht ordnungsgemäß festgezogen. Die Klage sei aber dennoch erfolglos, weil die Klägerin nicht bewiesen habe, daß eine Befestigung des Drahtes auf der Winde mit maximaler Kraft das Unfallereignis verhindert hätte. Das Berufungsgericht hat offengelassen, ob es zulässig sei, einen Schubverband mit Hilfe der Spannvorrichtungen in der Schleuse abzustoppen, weil der Unfallhergang im einzelnen nicht aufklärbar sei und daher auch nicht feststehe, daß allein die Endbefestigung den Verband gestoppt hätte. Es hat auch dahinstehen lassen,

ob es sich in der Schubschiffahrt inzwischen durchgesetzt hat, Verbände mit den Spannvorrichtungen zu stoppen. Jedenfalls habe die Schiffsmannschaft nicht außer acht lassen dürfen, daß die Spannvorrichtungen für diesen Zweck nicht konstruiert und vorgesehen seien. Wenn sie diese zum Abstoppen wählten, müsse sie das Manöver so vornehmen, daß der Draht keinesfalls bis zu seiner vollen Länge ausgegeben werden müsse; auf der Windentrommel müßten so viele Drahtwindungen verbleiben, daß eine Sicherheitsreserve zur Verfügung stehe und die Endbefestigung nicht beansprucht werde, falls der Verband noch vorauslaufe. Die Schiffsbesatzung habe diese besondere Gefahrenlage nicht beachtet; denn andernfalls wäre der Verband nicht gegen das Schleusentor gelaufen. Der Beklagten könne nicht angelastet werden, daß der Draht nur 30 m lang gewesen sei; Drähte mit solcher Länge seien auf den Spannvorrichtungen üblich und für ihren Zweck auch ausreichend. Deshalb sei die Beklagte nicht gehalten gewesen, Überlegungen darüber anzustellen, ob die Klägerin die Spannvorrichtungen für andere Manöver als ihrer eigentlichen Zweckbestimmung entsprechend einsetzen wollte.

Selbst wenn sich die Schiffsbesatzung fehlerfrei verhalten hätte, stünden der Klägerin Schadensersatzansprüche nicht zu, weil sie nicht bewiesen habe, daß das Unfallereignis durch ordnungsgemäße Montage des Drahtes verhindert worden wäre. Eine hinreichend sichere Aussage darüber, ob der Verband hätte gestoppt werden können, ob und wann der Draht gerissen oder gar die Winde aus der Verankerung gerissen worden wäre, sei ausgeschlossen und jedenfalls durch die angebotenen Beweismittel nicht zu erbringen.

II. Diese Ausführungen des Berufungsgerichts halten den Angriffen der Revision nicht stand.

1. Ohne Erfolg rügt allerdings die Revision, das Berufungsgericht habe den Schadensersatzanspruch aus dem Werkvertrag zwar aus französischem Recht hergeleitet. Es habe aber insbesondere in den von ihm für entscheidungserheblich gehaltenen Kausalitäts- und Beweisfragen nach deutschen Rechtsgrundsätzen entschieden und das französische Werkvertragsrecht weder ermittelt noch angewendet. Das Berufungsgericht hat sich bereits in seinem Urteil vom 26. Januar 1988 mit der Frage des anzuwendenden Rechts befaßt und die Ansprüche auf französisches Werkvertragsrecht sowie die §§ 823 Abs. 1, 831 BGB gestützt. Die Beklagte hat dies in den Vorinstanzen nicht beanstandet. Ein Rechtsfehler ist insoweit nicht ersichtlich (§§ 562, 549 Abs. 1 ZPO).

2. Rechtsfehlerhaft hat das Berufungsgericht jedoch einen Schadensersatzanspruch der Klägerin verneint, weil die Klägerin nicht nachgewiesen habe, daß eine Befestigung des Drahtes auf der Winde mit maximaler Kraft das Unfallereignis verhindert hätte.

a) Das Berufungsgericht hat einen Schadensersatzanspruch der Klägerin aus eigenem Recht gegen die Beklagte an sich bejaht. Es hat aufgrund des Gutachtens des im Verklarungsverfahren vom Schiffahrtsgericht zugezogenen Sachverständigen Jacobsen nach Vernehmung der Zeugen C [REDACTED] und S [REDACTED] festgestellt, daß die Schrauben der Seilbefestigung nicht so fest angezogen waren, wie dies möglich und erforderlich gewesen wäre. Das war ein von der Beklagten zu vertretender

Mangel ihrer werkvertraglichen Leistung. Dieser Mangel war auch geeignet, den konkreten Schaden am Schiff (2.586,-- DM) und an dem Schleusentor (162.215,21 DM) auszulösen.

b) Das Berufungsgericht hat sodann aber rechtsfehlerhaft die Kausalität des Werkmangels der Beklagten verneint, weil die Schiffsbesatzung der Klägerin sich zwar fehlerhaft verhalten, die Klägerin aber nicht nachgewiesen habe, daß der Werkmangel alleinige Ursache des Unfalls gewesen sei, daß also bei sachgemäßer Befestigung des Drahtes auf der Windentrommel der Unfall vermieden worden wäre. Das Berufungsgericht hat hierzu festgestellt, die Schiffsbesatzung habe eine wesentliche Unfallursache dadurch gesetzt, daß sie es zum vollen Auslaufen des Drahtes habe kommen lassen. Da die Spannvorrichtungen nicht für den Zweck des Ständigmachens eines Schubverbandes in einer Schleuse konstruiert seien, habe die Mannschaft, wenn sie sich entschloß, die Seilwinde zum Abstoppen zu verwenden, das Manöver so vornehmen müssen, daß der Draht nicht in voller Länge habe ausgegeben werden müssen. Vielmehr hätten auf der Windentrommel so viele Drahtwindungen verbleiben müssen, daß eine Sicherheitsreserve zur Verfügung stehe und die Endbefestigung nicht beansprucht werde, falls der Verband, wie geschehen, noch vorauslaufe oder zusätzlich Vorausfahrt aufnehme. Die Schiffsbesatzung habe diese Gefahrenerträglichkeit nicht beachtet. Auch wenn das Unfallereignis in seinen Abläufen im einzelnen nicht geklärt werden könne, so stehe doch jedenfalls fest, daß der Verband für die Besatzung überraschend nicht langsamer geworden sei und einen Schub voraus gemacht habe. Er habe mit der Spannvorrichtung nicht gestoppt werden können, weil der Draht infolge der Geschwindigkeit soweit habe aus-

gegeben werden müssen, daß das Ende belastet worden sei und sodann von der Trommel gesprungen oder aus der Befestigung gezogen worden sei.

Das Berufungsgericht hat es hingegen als nicht aufklärbar angesehen, ob durch sachgemäße Befestigung des Drahtes der Unfall vermieden worden wäre, das Schiff also dann vor dem Anstoß an das Schleusentor zum Stehen gekommen wäre. Der Sachverständige Dr. Müller habe die Frage der Ursächlichkeit nicht beantworten können, weil die Geschwindigkeit des Verbandes im Augenblick des Ablaufens des Drahtes nicht zu rekonstruieren sei. Auch die im Verklarungsverfahren gehörten Zeugen hätten hierzu keine sicheren Angaben machen können. Der Einnahme eines Augenscheins bedürfe es nicht, weil eine Rekonstruktion des Unfallereignisses durch Augenschein und Stoppversuche unter Belastung des Seilendes nicht möglich sei. Die Regeln zum Anscheinsbeweis seien nicht anwendbar, weil ein typischer Geschehensablauf nicht vorliege.

Diese Feststellungen lassen, wie die Revision im Ergebnis mit Recht rügt, die Schlußfolgerung des Berufungsgerichts nicht zu, die Kausalität der mangelhaften Werkleistung der Beklagten sei nicht bewiesen. Hat nämlich der Mitarbeiter C der Beklagten in Ausführung der werkvertraglichen Leistungspflicht das Drahtende nicht mit der möglichen und erforderlichen Sorgfalt auf der Winde befestigt und ist nicht bewiesen, daß eine Befestigung des Drahtes auf der Winde mit maximaler Kraft ohne jeden Einfluß auf den Ablauf des Unfallereignisses gewesen wäre, so ist der Werkvertragsmangel für den Eintritt des Unfalls ursächlich. Bei der vom Berufungsgericht festgestellten Sachlage kann der Werkver-

tragsmangel nicht weggedacht werden, ohne daß der Unfall in seinem konkreten Ablauf entfällt. Nach den Feststellungen des Berufungsgerichts war ursächlich für das Unfallereignis daneben aber auch das Verhalten der Schiffsbesatzung der Klägerin, die durch unsachgemäße Belastung der Drahtbefestigung das Ablaufen des Drahtes von der Winde und damit den Unfall herbeigeführt hat. Haben aber beide Parteien durch das ihnen zuzurechnende Fehlverhalten ihrer Mitarbeiter den Unfall herbeigeführt, so haben auch beide den Schaden verursacht. Darüber und wie die Verursachungsanteile der Parteien zu bewerten sind, hat das Berufungsgericht bislang keine Ausführungen gemacht.

c) Soweit die Revision die Feststellung des Berufungsgerichts beanstandet, die Schiffsmannschaft habe sich fehlerhaft verhalten, greifen ihre Rügen nicht durch.

aa) Die Revision kann nicht mit Erfolg beanstanden, das Berufungsgericht habe fehlerhaft seine eigenen Feststellungen im Urteil vom 26. Januar 1988 (s. 7 ff.) nicht berücksichtigt, daß die Kupplungswinden des Schubleichters nach Bauart und Haltefestigkeit zum Abstoppen von Schubverbänden in Schleusen geeignet seien. Zwar ist das Berufungsgericht in dem angefochtenen Urteil nicht mehr ausdrücklich auf die behauptete grundsätzliche Eignung der Winden eingegangen. Hierauf kam es auch nicht entscheidend an. Denn für die Beurteilung eines schiffahrtsgerechten Verhaltens der Schiffsbesatzung reichte die Annahme des Berufungsgerichts aus, daß ein gefahrloses Abstoppen und Festmachen des Schubverbandes in Schleusen mit Hilfe der Spannvorrichtung an sich möglich ist.

bb) Die Revision rügt ferner ohne Erfolg, das Berufungsgericht habe in seinem ersten Urteil bereits festgestellt, daß der Schiffsverband bei sachgerechter Befestigung des Drahtes auf der Winde selbst bei vollständiger Ausgabe wegen der geringen schließlich verbleibenden Rest(schub)kraft ohne weiteres hätte abgestoppt werden können. Selbst wenn dies zuträfe, wäre dies für die Entscheidung ohne Belang. Das Berufungsgericht ist aufgrund einer erneuten Beweisaufnahme zu einer anderen Beweiswürdigung gelangt.

cc) Ohne Erfolg macht die Revision weiter geltend, wenn Schubverbände mittels einwandfreier Spannvorrichtung in der Schleuse gefahrlos abgestoppt werden könnten und üblicherweise so abgestoppt und festgemacht würden - was die Klägerin unter Sachverständigen- und Augenscheinbeweis gestellt habe -, spräche der Beweis des ersten Anscheins für die ausschließliche Ursächlichkeit der mangelhaften Befestigung des Drahtes. Die schlichte Lebenserfahrung bestätige die Regel, daß ein richtig befestigter Draht die (geringe) Restkraft aufhalte. Entgegen der Ansicht der Revision hat das Berufungsgericht die Regeln des Anscheinsbeweises nicht verkannt. Der Anscheinsbeweis greift beweiserleichternd nur bei formelhaften, typischen Geschehensabläufen ein, und zwar in den Fällen, in denen ein gewisser Sachverhalt feststeht, der nach der Lebenserfahrung auf eine bestimmte Ursache oder einen bestimmten Ablauf hinweist (vgl. u.a. BGH, VersR 1985, 369; NJW 1985, 1775). Es mag zwar sein, daß Schubverbände mittels einer Spannvorrichtung in der Schleuse gefahrlos abgestoppt werden können und daß sie üblicherweise so abgestoppt und festgemacht werden, wovon das Berufungsgericht ausgeht. Es steht auch fest, daß der von der Schiffsbesatz-

zung zum Stoppen verwendete Draht nicht ordnungsgemäß auf der Winde befestigt war. Die Regeln des Anscheinsbeweises sprächen aber nur dann für eine mangelnde Ursächlichkeit des klägerischen Unfallbeitrags, wenn zur Lebenserfahrung die Erfahrung gehörte, daß typischerweise Schubverbände in Schleusen nur deshalb nicht rechtzeitig mittels Spannvorrichtungen abgestoppt werden und gegen Schleusentore stoßen, weil das Drahtende nicht ordnungsgemäß auf der Winde befestigt ist. Das ist nicht der Fall. Typisch mag sein, daß ein Schubverband mit der Spannvorrichtung gefahrlos abgestoppt werden kann. Mißlingt dies aber, so ist dieser Mißerfolg nicht typischerweise darauf zurückzuführen, daß das Drahtende nicht sachgerecht befestigt war.

dd) Zu Unrecht rügt die Revision schließlich, das Berufungsgericht habe nicht die Möglichkeit unterstellen dürfen, daß der richtig befestigte Draht den Schubverband ebenfalls nicht abgestoppt hätte, ohne die hierzu von der Klägerin für das Gegenteil angebotenen Beweise (Gutachten und Augenschein) zu erheben. Das Berufungsgericht hat hierzu den Sachverständigen Dr. M. [REDACTED] gehört, der ausweislich der von der Revision nicht angegriffenen Feststellungen des Berufungsgerichts die Frage der Ursächlichkeit hat nicht beantworten können, weil die Geschwindigkeit des Verbandes im Augenblick des Ablaufens des Drahtes von der Winde nicht zu rekonstruieren sei. In Anlehnung an § 244 Abs. 3 StPO entspricht es im Zivilprozeß gefestigter Rechtsprechung, daß der Tatrichter von der Erhebung eines Beweises absehen darf, wenn das Beweismittel völlig ungeeignet oder die Richtigkeit der unter Beweis gestellten Tatsache bereits erwiesen ist oder zugunsten des Antragstellers unterstellt werden kann.

Soweit die Revision meint, es ginge nicht um eine Rekonstruktion des Unfallereignisses, sondern darum, ob bei richtig befestigtem Draht und im übrigen normaler Fahrweise das Abstoppen mittels Winde und Draht gewährleistet sei, was durch Augenschein festgestellt werden könne, verkennt die Revision die Ausführungen des Berufungsgerichts. Dieses hat bei seiner Beurteilung unterstellt, daß das Abstoppen mit Winde und Draht in Schleusen an sich gefahrlos möglich ist. Ob dies auch im konkreten Fall angesichts der nicht zu ermittelnden konkreten Umstände möglich gewesen wäre, wäre auch durch die von der Klägerin angebotenen Beweismittel nicht festzustellen gewesen, so daß das Berufungsgericht mit Recht diesen Beweisangeboten nicht nachgegangen ist.

III. Das angefochtene Urteil kann daher keinen Bestand haben. Auf die Revision der Klägerin ist es aufzuheben und die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung, auch über die Kosten der Revision, an das Berufungsgericht zurückzuverweisen.

Bei der dem Tatrichter vorbehaltenen Abwägung der Schadensursache im Rahmen des § 254 BGB wird das Berufungsgericht - gegebenenfalls nach weiterer Aufklärung - zu berücksichtigen haben, daß jedenfalls nach seinen bisherigen Feststellungen das der Klägerin zuzurechnende Fehlverhalten der

- 14 -

Schiffsbesatzung zu einem wesentlichen Beitrag zur Entstehung des gesamten Schadens geführt hat, während die fehlerhafte Werkleistung der Beklagten möglicherweise nur für einen Teil des Schadens ursächlich gewesen ist.

Bruchhausen

Rogge

Jestaedt

Broß

Melullis