

58. 1. Zur Haftung für den Schaden, der durch eine verkehrsgefährdende Anlage verursacht worden ist.
2. Über den sog. prima facie-Beweis.
BGB. §§ 823ffg.

I. Zivilsenat. Ur. v. 3. März 1928 i. S. 1. des hamburgischen Staates, 2. der Hamburg-Amerika-Linie A.G. (Bekl.) w. die Stadt Altona (kl.). I 187/27.

- I. Landgericht Altona.
II. Oberlandesgericht Kiel.

Die Klägerin ist Eigentümerin der Altonaer Landungsbrücke, die an einem ihr gehörigen Kai auf Pontons in der Elbe liegt. Gegenüber dieser Brücke liegt die Ausfahrt des dem Erstbeklagten gehörigen Rauhwärder Hafens. Diese Hafenausfahrt ist östlich begrenzt

durch Botzenhöft und westlich durch Tollerort. Auf Tollerort an der Westecke der Hafenausfahrt hat die Deutsche Werft Hellinge und Schwimmdocks angelegt.

In der Nacht vom 13. zum 14. September 1924 verließ der der Zweitbeklagten gehörige, etwa 6000 Tonnen große Dampfer „Galicia“ den Ruhwärder Hafen, um gegen den Flußstrom elbabwärts zu fahren. Er hatte am Bug den Schlepper „Eypreß“ mit einer Maschinenleistung von 300 PS. und fuhr außerdem mit eigener Maschinenkraft. Die „Galicia“ machte im Ruhwärder Vorhafen unter Mitwirkung ihres Schleppers eine Wendung nach Backbord, um so im spitzen Winkel gegen den Flußstrom in die Elbe zu gelangen. Während diese Wendung ausgeführt wurde, kam der englische Dampfer „Hastings County“ elbaufwärts und bog um die Spitze von Tollerort in den Ruhwärder Vorhafen ein. Um einen Zusammenstoß mit „Hastings County“ zu vermeiden, wurde auf der „Galicia“ die Durchführung der Backborddrehung aufgegeben und Steuerbordrudder gegeben. Hierdurch und durch den Flußstrom der Elbe, der gegen den bereits in die Elbe ragenden Bug der „Galicia“ drängte, wurde dieses Schiff so weit nach Steuerbord gedrückt, daß es quer zur Stromrichtung der Elbe geriet. Das Schiff bewegte sich infolgedessen in der Richtung auf die Altonaer Landungsbrücke zu. Schräg vor dieser Landungsbrücke in etwa 40 m Entfernung lag der Staatsbagger IX des Erstbeklagten. Neben diesem Bagger lag nach der Mitte des Stromes zu eine Schute. Der Schlepper „Eypreß“ war bei dem herrschenden Flußstrom nicht imstande, den Bug der „Galicia“ nach Backbord zu drehen. Vielmehr wurde der Schlepper durch die Flut auf die „Galicia“ zugedrängt und drohte zu kentern. Nunmehr ließ die „Galicia“ die Anker fallen und stellte die Maschine auf volle Kraft rückwärts. Es gelang aber nicht, das Schiff zum Stehen zu bringen. Es lief gegen die Schute, die es zum Sinken brachte, und sodann gegen den Bagger, den es gegen die Landungsbrücke drängte. Hierdurch wurde die Brücke beschädigt. Die Beseitigung des Schadens hat 26351 R.M. gekostet. Die Klägerin verlangt diesen Schaden von den beiden Beklagten als Gesamtschuldnern ersetzt. Die Beklagten haben ihre Verpflichtung zum Schadenersatz bestritten.

Im ersten Rechtszuge ist der Erstbeklagte nach dem Klageantrag verurteilt, die gegen die Zweitbeklagte gerichtete Klage

aber abgewiesen worden. Das Berufungsgericht hat auch die Zweitbeklagte nach dem Klageantrag verurteilt und die Verurteilung des Erstbeklagten bestätigt. Von den Revisionen der beiden Beklagten hatte nur die der Zweitbeklagten Erfolg.

Gründe:

1. Die Ansprüche gegen den Hamburgischen Staat (im folgenden „der Beklagte“ genannt).

Das Berufungsgericht führt hierzu folgendes aus. Der Ruhwärder Hafen, wie er zur Zeit des Unfalls eingerichtet gewesen, sei eine für die Schifffahrt unzumutbare und gefährliche Betriebsanlage gewesen, deren Gefährlichkeit für die Schifffahrt zugleich die dieser Hafeneinfahrt im Elbstrom gegenüberliegende Brücke der Klägerin in Mitleidenschaft gezogen habe. Zunächst sei der Winkel der Ausfahrt des Ruhwärder Hafens zur Elbe ungünstig. Diese Art der Anlage der Hafenausfahrt sei allerdings eine notwendige Folge der örtlichen Verhältnisse gewesen. Die sich hieraus ergebenden Verkehrserschwierigkeiten seien aber dadurch sehr vergrößert worden, daß der Beklagte die Spitze von Tollerort der Deutschen Werft zur Behauung überlassen habe. Denn durch diese Behauung sei den aus dem Ruhwärder Hafen ausfahrenden Schiffen der freie Ausblick auf den Elbstrom genommen; auch hätten zur Nachtzeit die Lichter der auf Tollerort errichteten Anlagen für die Schifffahrt eine äußerst störende Wirkung gehabt. Dadurch werde eine erhebliche Gefahr des Zusammenstoßes der dort ausfahrenden Schiffe mit den elbaufwärts kommenden, in den Ruhwärder Hafen einfahrenden Schiffen herbeigeführt. Dieser Gefahr habe nur in beschränktem Maße dadurch begegnet werden können, daß die aus dem Hafen ausfahrenden Schiffe sich genau an der rechten Fahrwasserseite hielten und erst bei der Ausfahrt in die Elbe die — an sich erforderliche — Wendung nach Backbord machten. Denn bei Flut sei eine ordnungsmäßige Ausfahrt dieser Schiffe aus dem Ruhwärder Hafen elbamwärts nur in der Weise zu bewerkstelligen, daß sie bereits im toten Wasser des Vorhafens eine Backbordwendung machten. Werde dieses Manöver erst bei der Ausfahrt der Schiffe in die Elbe vorgenommen, so würden die Schiffe durch den andrängenden Flußstrom der Elbe zu sehr behindert und nach Steuerbord abgedrängt, die ganz großen Schiffe gerieten auch mit ihrem hinteren Ende auf die Pfähle bei Lotsenhöft. Die Vorschrift des

§ 30 des Hamburger Hafengesetzes vom 2. Juni 1897 und des § 25 der Seestraßenordnung habe nur grundsätzliche Bedeutung und sei dahin zu verstehen, daß die aus dem Hafen auslaufenden Schiffe so lange rechts fahren müßten, bis zu einer ordnungsmäßigen Ausfahrt eine Wendung nach Backbord erforderlich sei. Jene Backbordwendung der aus dem Ruhwärder Hafen bei Flut auslaufenden Schiffe sei daher nicht nur üblich und nautisch erforderlich, sondern auch gesetzlich zulässig. Sie sei aber äußerst gefährlich, da wegen der geschilderten örtlichen Verhältnisse die entgegenkommenden Schiffe nicht rechtzeitig gesichtet werden könnten. Es komme hinzu, daß der Ruhwärder Hafen gerade von den größten Dampfern benutzt werde. Bei der Größe dieser Dampfer und dem starken Schiffsverkehr auf der Elbe, der oft ein plötzliches Ausweichen nötig mache, sei von vornherein mit der Gefahr zu rechnen gewesen, daß die aus dem Ruhwärder Hafen auslaufenden Schiffe, sobald ihre Ausfahrt nicht ganz klar ging, der Altonaer Brücke der Klägerin zu nahe kämen und sie direkt oder durch Gegendrücken anderer Fahrzeuge beschädigten. Bei dieser Sachlage bedeute es für den Beklagten eine Verletzung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt, daß er die für die Schifffahrt und die benachbarten Eigentümer gefährliche Anlage dem Verkehr überlassen habe, ohne die sich namentlich aus der Verbanung von Tollerort ergebenden Nachteile auszugleichen, was in sachgemäßer Weise, insbesondere auch technisch, durchführbar gewesen sei. Die Mangelhaftigkeit der vom Beklagten dem Verkehr übergebenen Anlage sei die erste und wesentlichste Ursache der Beschädigung der Brücke gewesen, wenn es auch der Führung des Dampfers „Galicia“ bei ganz besonders vorsichtigem Fahren möglich gewesen wäre, die aus den gefährlichen Hafenerhältnissen sich ergebenden Nachteile zu vermeiden.

Diese Ausführungen lassen keinen Rechtsirrtum erkennen. Die Auslegung des § 25 der Seestraßenordnung dahin, daß die aus dem Ruhwärder Hafen elbawärts auslaufenden Dampfschiffe sich zwar grundsätzlich an der rechten Seite des Fahrwassers halten müssen, aber doch nur so lange, bis die ordnungsmäßige Ausfahrt aus dem Hafen eine Wendung nach Backbord erfordert, rechtfertigt sich schon durch den Wortlaut der Vorschrift. Denn dort wird die Einhaltung der rechten Fahrwasserseite ausdrücklich nur insoweit verlangt, als „dies ohne Gefahr ausführbar ist“. Die so nach dem Grundsatz

des Rechtsfahrens gestattete Ausnahme findet ihre weitere Bestätigung in den Vorschriften der §§ 27 und 29 der Seestraßenordnung. Die im gleichen Sinne gehaltene Auslegung des § 30 des Hamburger Hafengesetzes ist nach § 549 ZPO. der Nachprüfung in der Revisionsinstanz entzogen. Die hieran anknüpfende Erwägung des Berufungsgerichts, daß die ordnungsmäßige Ausfahrt aus dem Ruhwärder Hafen elbbwärts zur Flutzeit die Vornahme des Backbordmanövers bereits im toten Wasser des Vorhafens aus örtlichen und nautischen Gründen erfordere, ist rein tatsächlicher Natur. Dies gilt im wesentlichen auch von den weiteren Erörterungen des Vorderrichters. Sie laufen auf folgendes hinaus. Der Dampfer „Galicia“ habe an und für sich jenes Backbordmanöver so ausführen können und müssen, daß während und nach ihrer Durchführung stets genügend Raum zwischen der „Galicia“ und Tollerort blieb für die elbauwärts kommenden Schiffe, die in den Ruhwärder Vorhafen einbiegen wollten, insbesondere für den damals einlaufenden Dampfer „Hastings County“. Diese Art der Navigierung sei aber für die „Galicia“ sehr erschwert worden durch die unvorteilhafte Lage des Ruhwärder Hafens zum Ebstrom und die haulichen Anlagen auf Tollerort. Die örtlichen Verhältnisse hätten eine große Gefährdung sowohl der Schifffahrt als auch der Brücke der Klägerin herbeigeführt. Dieser Gefährdung habe der Beklagte, welcher die Anlage in ihrer Gesamtheit dem Verkehr überlassen habe, begegnen können und müssen, sei es durch Verhinderung der Bebauung von Tollerort, sei es durch zweckentsprechende technische Maßnahmen zur Sicherung des Schiffsverkehrs. Wäre dies geschehen und wäre dadurch die Erschwerung der objektiv richtigen Navigierung der „Galicia“ fortgefallen, so wäre dieses Schiff so gefahren, daß die Beschädigung der Brücke der Klägerin nicht eintrat. Es sei also die vom Beklagten zu vertretende Gefährlichkeit der Verkehrsanlage für den Schaden ursächlich gewesen. Diese Ursächlichkeit werde nicht dadurch beseitigt, daß trotz der örtlichen Verhältnisse der Schaden bei ganz vorsichtigem Fahren der „Galicia“ hätte vermieden werden können. Es handle sich gegebenenfalls um ein mitwirkendes Verschulden des Beklagten.

Danach enthalten die Erwägungen des Berufungsgerichts in rechtlicher Beziehung nichts anderes als die Anwendung allgemein anerkannter Rechtsgrundsätze auf nicht revisible tatsächliche Feststellungen. Insbesondere wird die von ihm angenommene Ur-

sächlichkeit des Verschuldens des Beklagten für den entstandenen Schaden genügend dadurch begründet, daß ohne dieses Verschulden der Schaden nicht eingetreten wäre. Die Einwendungen der Revision sind nicht durchschlagend. Sie beschäftigen sich durchweg mit Einzelheiten der im Zusammenhang zu würdigenden Erwägungen des Berufungsgerichts und lassen wesentliche Teile seiner tatsächlichen Feststellungen und rechtlich einwandfreien Schlussfolgerungen außer Betracht. Die Revision des hamburgischen Staates ist sonach unbegründet.

2. Die Ansprüche gegen die Hamburg-Amerika-Linie (im folgenden „die Beklagte“ genannt).

Das Berufungsurteil bemerkt zwar hierzu, der Klagenanspruch sei gegen diese Beklagte ebenfalls begründet, weil der Schaden auch auf ein ursächliches Verschulden der Schiffsleitung der „Galicia“ zurückzuführen sei; und ähnliche Wendungen, die auf ein ursächliches Mitverschulden der Führung der „Galicia“ hinweisen, finden sich noch an zwei anderen Stellen des angefochtenen Urteils. Die übrigen Erörterungen des Vorberrichters lassen aber keinen Zweifel darüber, daß er ein solches Mitverschulden nicht etwa als tatsächlich erwiesen erachtet, sondern nur nach den Regeln des sog. prima facie-Beweises unterstellt. Hierbei verfährt das Berufungsgericht jedoch in einer Weise, die nicht frei von Rechtsirrtum ist. Das Urteil sagt nämlich zunächst: Da der Schaden dadurch entstanden sei, daß die fahrende „Galicia“ gegen die Brücke der Klägerin, als einen ruhig liegenden Gegenstand, gerannt sei, spreche eine tatsächliche Vermutung dafür, daß dies auf ein Verschulden der Besatzung des Schiffes zurückzuführen sei. Die Klägerin sei daher eines weiteren Nachweises für das Verschulden der Schiffsbesatzung enthoben und die Beklagte müsse nachweisen, daß der Schaden nicht auf einem derartigen Verschulden beruhe. Diese Beweisvermutung werde durch die Unzweckmäßigkeit und Gefährlichkeit der Hafenanlage von Kufwårder noch nicht entkräftet. Denn die Gefährlichkeit dieser Anlage sei nicht derartig, daß sie die Zusammenstöße schon an sich unvermeidlich mache. Sie erschwere nur bedeutend die Aufgaben der Schiffsleitungen, lasse aber doch für deren Verschulden erheblichen Raum. Den ihr hiernach obliegenden Nachweis des Nichtverschuldens ihrer Schiffsleitung habe die Beklagte nicht erbracht.

Nichtig ist, daß die Regeln des prima facie-Beweises auch dann Anwendung finden können, wenn ein in Bewegung befindliches

Schiff mittelbar oder unmittelbar gegen eine feststehende, gehörig erkennbare und an der richtigen Stelle befindliche Brücke fährt. Das bedeutet aber nicht, daß die Beklagte nun schlechthin den Beweis des Gegenteils führen, also, wie das Berufungsgericht meint, nachweisen muß, daß die Beschädigung der Brücke nicht auf ein von der Beklagten zu vertretendes Verschulden zurückzuführen ist. Vielmehr genügt es — anders als bei der gesetzlichen Vermutung — zur Entkräftung des gegen die Beklagte sprechenden prima facie-Beweises, wenn sie Tatsachen beweist, welche die Wahrscheinlichkeit eines Gesamtergangs dartin, der ein der Beklagten zur Last fallendes Verschulden nicht aufzeigt, oder mit anderen Worten, wenn die Beklagte Tatsachen nachweist, die eine Entstehung des Schadens ohne ihr Verschulden als erklärlich erscheinen lassen (Schaps Seerecht § 735 Anm. 104 ffg.; RGUrt. vom 25. Januar 1928 I 159/27). Diesem Grundsatz entspricht es nicht, wenn das Berufungsgericht die von ihm festgestellte Unzweckmäßigkeit und Gefährlichkeit der Hafenanlage von Ruhwärder zur Entkräftung des prima facie-Beweises um deswillen für ungeeignet erklärt, weil die Gefährlichkeit dieser Anlage nicht derartig sei, daß sie „die Zusammenslöße schon an sich unvermeidlich mache“. Denn es würde genügen, wenn die auf den örtlichen Verhältnissen beruhende Erschwerung der Navigation für die bei Flut aus dem Ruhwärder Hafen elbbwärts auslaufenden Seedampfer so beschaffen ist, daß sie im gegebenen Fall mit Wahrscheinlichkeit den Unfall ohne ein ursächliches Verschulden der Führung der „Galicia“ herbeigeführt hat. Nach dieser Richtung geben die Erwägungen des Berufungsgerichts keinen genügenden Aufschluß. Vielmehr beruhen sie ersichtlich nur auf dem Erfordern eines vollen, von der Beklagten zu führenden Gegenbeweises . . . (wird näher ausgeführt).