

/ /

BGH, Urt. v. 11. Juli 1974 - II ZR 109/73 - Rheinschiffahrts-
obergericht Köln
Rheinschiffahrts-
gericht Duisburg-
Ruhrort

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 109/73

URTEIL

Verkündet am

11. Juli 1974

Justizhauptsekretär
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

des Elektroschweißers Johannes G. ,
N. , S. ,

Beklagten und Revisionsklägers,

- Prozeßbevollmächtigte: Rechtsanwälte und -

gegen

die L. , R. , Körperschaft
des öffentlichen Rechts, vertreten durch ihre Geschäftsführung,
diese vertreten durch ihren Vorsitzenden, Direktor Wilhelm
W. , D. , K. ,

Klägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigte: Rechtsanwälte Dr. und Dr. -

Streithelfer der Klägerin:

1. Gastankvaart M. C. N. V. R. (Niederlande),
2. Kapitän Cornelis van H. , R. (Niederlande),
M. ring Nr. ,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. -

- 2 -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 11. Juli 1974 durch den Vorsitzenden Richter Stimpel und die Richter Dr. Bauer, Dr. Kellermann, Dr. Tidow und Bundschuh

für Recht erkannt:

Die Revision gegen das Urteil des Rheinschiff-fahrtsobergerichts Köln vom 22. Juni 1973 wird auf Kosten des Beklagten zurückgewiesen. Dieser hat auch die außergerichtlichen Kosten der Streithelfer zu tragen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Der Beklagte war Eigentümer des Kajütmotorbootes "W[REDACTED]" (11,55 m lang; 3,5 m breit; 75 PS). Am Abend des 26. Juni 1970 machte er mit dem Boot eine Vergnügungs-fahrt, wobei insgesamt 23 Personen an Bord waren. Nach einer Rast im Neußer Floßhafen wollte er das Boot gegen 23 Uhr zum Neußer Sporthafen zurücksteuern. Während der Bergfahrt auf dem Rhein kollidierte das Boot mit einem zu Tal kommenden Schubverband der Streithelferin zu 1, bestehend aus dem Schubboot "E[REDACTED]" (33 m lang; 9,5 m breit; 2 x 635 PS) und dem Schubleichter "C[REDACTED]" (70 m lang; 9,5 m breit; 1.175 t; Ladung 500 t Ammoniak). Hierbei brach das Sportboot, das von der Backbordvorderkante des - unter der verantwortlichen Führung des Streithelfers zu 2 stehenden - Schubverbandes getroffen wurde, vollständig



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



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

auseinander. Von den an Bord befindlichen Personen ertranken acht, darunter die Polizeibeamten W [REDACTED], Wo [REDACTED] und F [REDACTED] sowie der Werbekaufmann M [REDACTED].

Die Klägerin zahlt an die Ehefrauen und Kinder der genannten Personen die gesetzlichen Witwen- und Waisenrenten. Soweit deren Schadensersatzansprüche auf sie nach § 1542 RVO übergegangen sind, macht sie diese im Wege der Leistungs- und Feststellungsklage gegen den Beklagten geltend. Sie wirft ihm vor, die Kollision dadurch verschuldet zu haben, daß er mit seinem Fahrzeug aus Unachtsamkeit in den Kurs des Schubverbandes gelaufen sei; ferner sei die "W [REDACTED]" nur beschränkt fahrtüchtig, nicht hinreichend bemannt und überladen gewesen.

Der Beklagte hat Klagabweisung beantragt. Er stellt jedes Verschulden an der Kollision in Abrede. Zu dieser ist es nach seinem Vortrag allein dadurch gekommen, daß der Schubverband nicht die vorgeschriebenen Lichter geführt habe.

Das Rheinschiffahrtsgericht hat die Klage abgewiesen. Das Rheinschiffahrtsobergericht hat die Leistungsklage dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt und der Feststellungsklage stattgegeben. Mit der Revision, deren Zurückweisung die Klägerin und die Streithelfer beantragen, erstrebt der Beklagte die Wiederherstellung des erstinstanzlichen Urteils.

Entscheidungsgründe:

Nach dem angefochtenen Urteil hat der Beklagte den Schubverband, der die vorgeschriebenen Lichter ordnungsgemäß geführt habe, schuldhaft zu spät gesehen, so daß er

ihm mit seinem Sportboot nicht mehr habe ausweichen können. Damit habe er gegen die ihm nach § 4 Rhein-SchPolVO 1954 obliegende allgemeine nautische Sorgfaltspflicht verstoßen und sich schadensersatzpflichtig gemacht (§§ 823, 276, 249 BGB, 7 BinnSchG). Auch könne er sich nicht, wie das Rheinschiffahrtsgericht angenommen habe, auf die Vorschrift des § 4 Abs. 2 Satz 2 BinnSchG berufen, wonach der Schiffseigner, wenn er sein Fahrzeug selbst führe, für einen durch fehlerhafte Führung des Schiffes entstandenen Schaden ausschließlich mit Schiff und Fracht hafte, sofern ihm nicht eine "böswillige Handlungsweise" zur Last falle. Denn die Vorschrift finde auf die Eigner von Sportbooten keine Anwendung.

Die Revision greift diese Ausführungen ohne Erfolg an:

1. Ausweislich des Tatbestands des angefochtenen Urteils waren die gesamten Akten der Staatsanwaltschaft Düsseldorf, Akt.Z. 5 KMs 3/71, Gegenstand der Berufungsverhandlung. Deshalb ist nicht ersichtlich, wieso es prozeßordnungswidrig gewesen sein soll, daß das Berufungsgericht auch die Aussagen von Zeugen verwertet hat, die lediglich im staatsanwaltschaftlichen Ermittlungsverfahren und nicht mehr in der Hauptverhandlung gegen den Beklagten und den Streithelfer zu 2 vor dem Landgericht Düsseldorf vernommen worden sind.

2. Das Berufungsgericht hat die Feststellung, der Schubverband sei auch nach dem Unfall ordnungsgemäß beleuchtet gewesen, auf die Bekundungen der Zeugen K., Ke., J. und Ku. gestützt. Die Revision rügt, die Zeugin Ku. habe in dieser Richtung nichts ausgesagt. Das ist richtig. Trotzdem kann die Rüge keinen

Erfolg haben. Da sich aus den Angaben der Zeugin, die auf die einzelnen Lichter des Schubverbandes nicht bewußt geachtet hat, kein Widerspruch zu den Bekundungen der Zeugen K■■■■, Ke■■■■ und J■■■■ über die Lichterführung des Schubverbandes nach dem Unfall ergibt, ist auszuschließen, daß das Berufungsgericht ohne die Aussage der Zeugin nicht zu der getroffenen Feststellung gekommen wäre.

3. Der Zeuge E r i c h K■■■■ hat Angaben über die Lichterführung des Schubverbandes beim Passieren der Kaimauer in Dormagen, somit v o r der Kollision, gemacht (Strafakten I 129). Hingegen befaßt sich die Aussage des Zeugen S u i t b e r t K■■■■ (Verklarungsakten I 197) mit der Lichterführung des Schubverbandes n a c h der Kollision. Wenn daher das Berufungsgericht bei der Erörterung des zweiten Punktes auch auf die Aussage des "Zeugen K■■■■" verwiesen hat, so kann es damit nur den Zeugen Suitbert K■■■■ gemeint haben und nicht den Zeugen Erich K■■■■. Das zeigt auch die Erwähnung der Bekundungen des Zeugen Erich K■■■■ auf Seite 18 des angefochtenen Urteils, wo sich das Berufungsgericht mit der Frage befaßt, welche Lichter der Schubverband vor der Kollision auf der Talfahrt geführt hat.

4. Daß das Berufungsgericht den Angaben der Zeugen Ki■■■■, Kol■■■■ und P■■■■ über die Beleuchtung des Schubverbandes nicht gefolgt ist, liegt im Rahmen einer möglichen Würdigung des Beweisergebnisses. Von einer näheren Erörterung zu diesem Punkte sieht der Senat gemäß Art. 1 Nr. 4 EntlG BGH ab.

5. Was schließlich die Frage einer Anwendung des § 4 Abs. 2 Satz 2 BinnSchG zu Gunsten des Beklagten angeht, so ist folgendes zu bemerken:

Der Senat hat bereits in dem in BGHZ 35, 150 ff. abgedruckten Urteil entschieden, daß die nach § 823 BGB begründete Haftung eines Schiffseigner-Schiffers eines Sportmotorbootes auch bei bloß nautischem Verschulden nicht auf sein Fahrzeug beschränkt, sondern unbeschränkt ist (vgl. auch LM § 4 BinnSchG Nr. 6 und 7 jeweils mit Anmerkung von Liesecke). An dieser Rechtsprechung hat der Senat in dem Urteil vom 17. Februar 1972 - II ZR 46/70 (VersR 1972, 456, 457) festgehalten. Von ihr abzugehen, besteht entgegen der Ansicht der Revision kein Anlaß. Zwar trifft es zu, daß der Wortlaut des § 4 Abs. 2 Satz 2 BinnSchG lediglich von dem Schiffseigner spricht, somit nicht zwischen dem Schiffseigner-Schiffer eines gewerblich genutzten Fahrzeugs und dem eines Sportbootes - sofern es sich dabei um ein Schiff im Sinne des Binnenschiffahrtsgesetzes handelt (vgl. BGHZ 57, 309 ff.) - unterscheidet. Insoweit kann jedoch nicht außer Betracht bleiben, daß es bei der Schaffung dieser Vorschrift, die eine Ausnahme von der allgemeinen unbeschränkten Verschuldenshaftung beinhaltet, allein um die Schiffseigner-Schiffer von gewerblich genutzten Fahrzeugen gegangen ist, die aus sozialen Erwägungen haftungsmäßig ebenso gestellt werden sollten wie die Schifffahrtsgesellschaften, die ihre Fahrzeuge von angestellten Schiffen führen lassen und für deren Verschulden nur mit Schiff und Fracht haften (§§ 3, 4 Abs. 1 Nr. 3 BinnSchG). Auch mag es richtig sein, daß die - aus dem Seerecht übernommene - Haftung des Schiffseigners für das Verschulden der Besatzung, von der er sich nicht exkulpieren kann, in einem engen Zusammenhang mit der Beschränkung seiner Haftung auf Schiff und Fracht steht. Das hat jedoch nichts mit der Frage der Haftungsbeschränkung für e i g e n e s nautisches Verschulden des Schiffseigner-Schiffers zu tun. Überdies ist der Senat der Ansicht, daß eine Einbeziehung der Schiffseigner-Schiffer

von Sportfahrzeugen in die Ausnahmeregelung des § 4 Abs. 2 Satz 2 BinnSchG zu nicht billigenswerten Ergebnissen führen würde. Das ergibt sich bereits daraus, daß die Haftungsvorschriften des Binnenschiffahrtsgesetzes nur Schiffe im Sinne dieses Gesetzes betreffen, somit § 4 Abs. 2 Satz 2 BinnSchG überhaupt nur einen Teil der Sportbooteigner umfassen würde. Auch würde eine Anwendung des § 4 Abs. 2 Satz 2 BinnSchG auf einen bestimmten Kreis von Sportbooteignern bedeuten, daß ihr Haftungsrisiko bei nautischem Verschulden auf einen Wert beschränkt wäre, der - im Gegensatz zu den üblichen Werten der Fahrzeuge der gewerblichen Schifffahrt - vielfach nicht sehr hoch und im Falle einer bei Kollisionen nicht seltenen vollständigen Zerstörung des Sportfahrzeuges gleich Null ist. Damit würde aber dieser Kreis zu Lasten eines geschädigten Dritten in einer Weise bevorzugt, für die es weder eine sachliche Notwendigkeit, geschweige eine überzeugende Rechtfertigung gibt.

Nach alledem war die Revision zurückzuweisen.

Stempel	Dr. Bauer	Richter am Bundesgerichtshof Dr. Kellermann ist beurlaubt und kann daher nicht unter- schreiben.
---------	-----------	---

Stempel

Dr. Tidow	Bundschuh
-----------	-----------