

Nachschlagewerk: ja

BGHZ: nein

SeeschiffahrtsstraßenO idF der Anlage zu der VO
v. 18. März 1961 - BGBl. II 162 - und der VO zur
Änderung und Ergänzung verkehrsrechtlicher Vor-
schriften auf dem Gebiet der Seeschifffahrt v.
15. April 1969 - BGBl. II 786 - § 4 a

Kommt es infolge der Querlage eines das enge Fahrwasser
(hier: die 40 m breite Hunte) sperrenden Fahrzeugs zu
einem Schiffsstau, so müssen neu hinzukommende Schiffe
sich jeweils hinten anschließen. Auch muß bei einer Auf-
lösung des Staus das jeweils hintere Fahrzeug warten, bis
sein Vordermann die Vorfahrt aufgenommen hat, sofern
seine Führung nicht gewiß sein kann, dieser wolle noch
nicht abfahren.

BGH, Urt. v. 27. Januar 1975 - II ZR 127/73 - Schiffahrtsober-
gericht Hamburg
Schiffahrtsgericht
Bremen

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 127/73

URTEIL

Verkündet am

27. Januar 1975

Werner,
Justizhauptsekretär

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

des Schiffseigners Georg H [REDACTED], El[REDACTED],
M[REDACTED]straße [REDACTED],

Klägers und Revisionsklägers,

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

gegen

1. den Schiffseigner Hinrich L [REDACTED], Ha[REDACTED]-Fi[REDACTED],
C[REDACTED]-Co[REDACTED]-Straße [REDACTED],
2. den Schiffseigner Hermann F [REDACTED], A[REDACTED], Krs. St[REDACTED],
We[REDACTED] [REDACTED],

Beklagten und Revisionsbeklagten,

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

- 2 -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat
auf die mündliche Verhandlung vom 27. Januar 1975
durch die Richter Fleck, Dr. Bauer, Dr. Kellermann,
Bundschuh und Dr. Skibbe

für Recht erkannt:

Die Revision gegen das Urteil des
Hanseatischen Schifffahrtsobergerichts
zu Hamburg vom 26. Juli 1973 wird auf
Kosten des Klägers zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Am 29. Juli 1969 kam das dem Kläger gehörende Binnen-
motorschiff "G[REDACTED]" (39 m lang; 6,22 m breit; 327 t;
Ladung 260 t Schüttsteine; 230 PS) auf der unteren Hunte
bei einem Wendemanöver in Querlage vorn und achtern fest
und sperrte einige Zeit den hier allenfalls 40 m breiten
Fluß. Deshalb mußten oberhalb (Richtung O[REDACTED]) und
unterhalb (Richtung El[REDACTED]) der Unfallstelle andere
Fahrzeuge verhalten. Als BMS "G[REDACTED]" durch das auflaufende
Wasser von selbst wieder frei kam, schwoite es in den
rechten Teil des Fahrwassers und lag sodann mit dem Bug
in Richtung El[REDACTED] an der rechten Böschung. Nunmehr
fuhr ein Binnenmotorschiff, das oberhalb von BMS "G[REDACTED]"
an erster Stelle gewartet hatte, an diesem vorbei. Danach
wollte das Küstenmotorschiff "As[REDACTED]" (59 m lang;
8,94 m breit; 499 BRT; unbeladen; 500 PS), das ebenfalls



oberhalb von BMS "G[REDACTED]", jedoch an zweiter Stelle, gewartet hatte, dieses Fahrzeug passieren. Während es nach Ankeraufnahme langsam in Fahrt ging, wurde es von einem anderen Fahrzeug (BMS "Ho[REDACTED]") trotz Abgabe eines Sperrsignals an der Backbordseite überholt. Unmittelbar danach stieß KMS "As[REDACTED]" mit dem Steven gegen die Backbordrundung des Hecks von BMS "G[REDACTED]" und beschädigte es nicht unerheblich.

Der Kläger nimmt die Beklagten in Höhe seines Kollisionsschadens in Anspruch. Von ihnen war der Beklagte zu 1 zum Unfallzeitpunkt Reeder des KMS "As[REDACTED]", während der Beklagte zu 2 dieses Fahrzeug - nach Erwerb von dem Beklagten zu 1 - seit Ende 1969 bereedert und es - ebenso wie der Beklagte zu 1 - in Kenntnis der Klageforderung zu neuen Reisen ausgesandt hat. Der Kläger hat beantragt, die Beklagten als Gesamtschuldner zur Zahlung von 32.805,99 DM nebst Zinsen, außerdem den Beklagten zu 2 wegen dieses Betrages zur Duldung der Zwangsvollstreckung in das KMS "As[REDACTED]" (jetzt: KMS "Em[REDACTED] F[REDACTED]") zu verurteilen. Nach seiner Ansicht sind die Beklagten zum Ersatz seines Kollisionsschadens verpflichtet, weil KMS "As[REDACTED]" das BMS "G[REDACTED]" angefahren habe, obwohl dieses Fahrzeug von seiner Führung an der rechten Böschung der Hu[REDACTED] mit vorauslaufender Maschine gegen den Flutstrom gehalten worden sei und dort in gestreckter Lage still gelegen habe.

Demgegenüber hat sich nach dem Vorbringen der Beklagten die Kollision dadurch ereignet, daß KMS "As[REDACTED]" infolge eines unzulässigen Überholmanövers von BMS "Ho[REDACTED]"

unruhig geworden sei, dieses Fahrzeug außerdem das Heck des BMS "G[REDACTED]", das mit dem Flutstrom in Richtung O[REDACTED] gelaufen sei, zur Fahrwassermitte gesogen habe.

Das Schiffahrtsgericht hat den Klageanspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Das Schiffahrtsobergericht hat ihn lediglich zu einem Fünftel für berechtigt angesehen und die weitergehende Klage abgewiesen. Mit der Revision, deren Zurückweisung die Beklagten beantragen, verfolgt der Kläger den abgewiesenen Teil der Klage weiter.

Entscheidungsgründe:

I. Verschulden des KMS "As[REDACTED]"

Nach Ansicht des Schiffahrtsgerichts spricht ein - nicht ausgeräumter - Anscheinsbeweis für ein Verschulden der Führung des KMS "As[REDACTED]", weil sie mit ihrem Fahrzeug BMS "G[REDACTED]" angefahren habe, als dieses Schiff längs der rechten Uferböschung so gut wie still gelegen habe. Demgegenüber meint das Berufungsgericht, ein solcher Beweis komme hier vor allem deshalb nicht in Betracht, weil sich BMS "G[REDACTED]" bei der Kollision im Sinne von Regel 1 (c) (v) SeeStrO in Fahrt befunden habe; denn das Fahrzeug habe hierbei weder vor Anker gelegen noch auf Grund gesessen, auch sei es nicht an Land festgemacht sen. Ob diese Ansicht, wie die Revision ausführt,

rechtlich fehlerhaft ist, kann dahingestellt bleiben. Denn jedenfalls entfällt vorliegend ein Anscheinsbeweis zu Lasten des KMS "As [REDACTED]" deshalb, weil das Berufungsgericht anhand des Beweisergebnisses ohne Rechtsverstoß ein ganz bestimmtes schuldhaftes Verhalten der Führung dieses Fahrzeugs festgestellt hat. Danach hat sie vor der Wiederaufnahme der Fahrt nicht auf etwaige von achtern kommende Schiffe geachtet. Infolgedessen ist sie mit ihrem Fahrzeug gerade in dem Augenblick voraus in Fahrt gegangen, als BMS "Ho [REDACTED]" an der Backbordseite vorbeifuhr. Dadurch wurde ihr Fahrzeug unruhig und mitgesogen. Auch hat ihr nunmehr der nötige Manövrierraum gefehlt, um in dem engen Fahrwasser BMS "G [REDACTED]" gefahrlos passieren zu können.

II. Verschulden des BMS "G [REDACTED]"

1. Das Berufungsgericht wirft der Führung dieses Fahrzeugs vor, "ein völlig verunglücktes und mindestens grob fahrlässiges Drehmanöver in dem erkennbar zu engen Fahrwasser" vorgenommen zu haben. Nach Ansicht der Revision hat das Berufungsgericht damit nicht dargelegt, worin das Verschulden der Führung des BMS "G [REDACTED]" bestanden habe. Dem ist nicht zuzustimmen. Denn es liegt auf der Hand, daß ein Schiffer, der mit einem 39 m langen, überdies beladenen Fahrzeug auf einem allenfalls 40 m breiten, durch Steinböschungen begrenzten Fluß drehen will, stets mit einem Festkommen in Schräg- oder Querlage rechnen muß und deshalb seine allgemeine Sorgfaltspflicht schuldhaft verletzt, wenn er ein solches Manöver ausführt (vgl. § 4 a SeeSchStrO in der Fassung der Anlage zu der Verordnung vom 18. März 1961 - BGBl. II 162 und des Art. 1

der Verordnung zur Änderung und Ergänzung verkehrsrechtlicher Vorschriften auf dem Gebiet der Schifffahrt vom 15. April 1969 - BGBl. II 786; vgl. weiter Lampe/Marienfeld, Seeschiffsstraßenordnung 1962 § 4 Anm. 5). Außerdem verstößt er gegen § 39 Satz 1 SeeSchStrO (1961), wonach ein Fahrzeug, das bei einem Ankermanöver oder aus anderen Gründen dreht, den durchgehenden Verkehr nicht behindern darf. Die gegenteilige Ansicht der Revision übersieht, daß die durchgehende Schifffahrt nicht nur durch die Drehbewegung selbst, sondern auch dadurch behindert werden kann, daß das drehende Fahrzeug festkommt und dadurch das Fahrwasser ganz oder teilweise sperrt. Deshalb ist nach § 39 Satz 1 SeeSchStrO (1961) das Drehen eines Fahrzeugs bereits dann unzulässig, wenn hierbei wegen der Enge des Fahrwassers mit einem Festkommen zu rechnen ist.

2. Nach Ansicht des Berufungsgerichts war das fehlerhafte Drehen des BMS "G[REDACTED]" für die spätere Kollision zwischen diesem Fahrzeug und KMS "As[REDACTED]" adäquat ursächlich. Denn es habe nach der Lebenserfahrung nicht außer aller Wahrscheinlichkeit gelegen, daß durch den Schiffstau an dem Hindernis, das BMS "G[REDACTED]" querliegend gebildet habe, eine erhöhte Kollisionsgefahr entstehe. Einerseits hätten die behinderten Schiffe vor dem Querlieger vor Anker gehen oder treibend abwarten müssen; andererseits hätten Fahrzeuge, die sich - wie BMS "Ho[REDACTED]" - gerade beim Freiwerden des Fahrwassers der Unfallstelle genähert hätten, versuchen können, an den wartenden Schiffen noch vorbeizukommen, während diese losfahren wollten; dabei hätte sich leicht ein Vorgang entwickeln können, wie er hier zur Kollision geführt habe.

Die Revision muß diese Ausführungen hinnehmen. Sie lassen keinen Rechtsfehler erkennen. Insbesondere tragen sie dem Gedanken Rechnung, daß es in einer gefährlichen Verkehrslage, wie sie in einer vorübergehenden Stauung von Schiffen auf dem besonders engen Fahrwasser der Hu■■■■ zu sehen ist, erfahrungsgemäß zu Fehlern Dritter kommen kann und deshalb das Verhalten desjenigen, der eine solche Lage schafft, regelmäßig für derartige Fehler adäquat ursächlich ist.

III. Verschulden des BMS "Ho■■■■"

Nach dem angefochtenen Urteil hat die Führung dieses Fahrzeugs § 4 Abs. 4 SeeSchStrO (1961) schuldhaft verletzt, weil sie bei der Annäherung an die Unfallstelle nicht aufgestoppt und bis zur Auflösung des vor ihr befindlichen Schiffsstaus gewartet, sondern sich, wenn auch mit gedrosselter Fahrt, vorgedrängt habe. Dabei habe sie sich denken können, daß die vor ihr liegenden Schiffe nicht aus freien Stücken dort ankerten oder trieben, sondern durch das - während ihrer Annäherung anfangs noch - querliegende BMS "G■■■■" an der Weiterfahrt gehindert wurden. Außerdem habe sie nach dem Herumschwoien des BMS "G■■■■" an die rechte Uferböschung der Hu■■■■ in Betracht ziehen müssen, daß nun alle wartenden Schiffe nacheinander in Fahrt gehen würden, weshalb sie ebenfalls hinten habe anschließen müssen, um eine möglichst reibungslose Wiederaufnahme des Verkehrs zu gestatten.

Auch gegen diese Ausführungen wendet sich die Revision ohne Erfolg. Zwar ist es richtig, daß KMS "As[REDACTED]" noch den - das Ankern anzeigenden - schwarzen Ball führte, als sich BMS "Ho[REDACTED]" diesem Fahrzeug von achtern näherte, und daß es den Ball erst einholte, als BMS "Ho[REDACTED]" schon neben KMS "As[REDACTED]" angekommen war. Außerdem ist von ankeraufgehenden Schiffen zu verlangen, daß sie in besonderem Maße auf die durchgehende Schifffahrt Rücksicht nehmen (vgl. Lampe/Marienfeld aaO § 38 Anm. 5 und Schaps/Abraham, Das deutsche Seerecht 3. Aufl. Band III Anm. 14 zu Art. 29 SeeStrO; vgl. weiter § 29 Abs. 1 Nr. 4 SeeSchStrO in der Fassung v. 3. Mai 1971 - BGBl. I 641). Beide Gesichtspunkte können jedoch nicht dazu führen, das vom Berufungsgericht beanstandete Verhalten der Führung des BMS "Ho[REDACTED]" zu entschuldigen, geschweige zu rechtfertigen. Denn hier lag die Besonderheit vor, daß infolge der Querlage eines das enge Fahrwasser sperrenden Fahrzeugs ein Schiffsstau eingetreten war. In einem solchen Falle ist aber im Interesse der Sicherheit aller in dem Stau befindlichen Fahrzeuge einmal zu verlangen, daß neu hinzukommende Schiffe sich jeweils hinten anschließen. Außerdem ist, insbesondere um gefährliche Drängeleien bei der Auflösung des Staus zu vermeiden, zu fordern, daß das jeweils hintere Fahrzeug wartet, bis sein Vordermann die Vorausfahrt aufgenommen hat, es sei denn, daß seine Führung gewiß sein kann, dieser wolle noch nicht abfahren. Eine derartige Gewißheit bestand aber, wie dem angefochtenen Urteil zu entnehmen ist, für die Führung des BMS "Ho[REDACTED]" nicht. Deshalb hat sie ihre allgemeine Sorgfaltspflicht schuldhaft verletzt. Diese Pflicht hatte allerdings zum Unfallzeitpunkt

(29. Juli 1969) ihre rechtliche Grundlage nicht mehr, wie das Berufungsgericht angenommen hat, in der Vorschrift des § 4 Abs. 4 SeeSchStrO (1961), sondern in der an deren Stelle - durch die bereits erwähnte Verordnung zur Änderung und Ergänzung verkehrsrechtlicher Vorschriften auf dem Gebiet der Seeschifffahrt vom 15. April 1969 - mit Wirkung vom 1. April 1969 in die Seeschifffahrtsstraßenordnung (1961) eingefügten Bestimmung des § 4 a ("Jeder Verkehrsteilnehmer hat sich so zu verhalten, daß kein anderer gefährdet, geschädigt oder, mehr als nach den Umständen unvereinbar, behindert oder belästigt wird. Er hat insbesondere die Vorschriftsmaßregeln zu beachten, die Seemannsbrauch oder besondere Umstände des Falles erfordern.")

IV. Schuldabwägung

Das Berufungsgericht hat bei der zutreffend nach § 736 Abs. 1 HGB vorgenommenen Abwägung das Verschulden der Führung des BMS "G■■■■" im Verhältnis zu dem schuldhaften Verhalten der Führung des BMS "Ho■■■■" gleich und im Verhältnis zu dem der Führung des KMS "As■■■■" doppelt so schwer bewertet. Es ist hierbei von der Überlegung ausgegangen, daß die Führungen der beiden erstgenannten Fahrzeuge jeweils leichtfertig gehandelt hätten, wogegen der Führung des KMS "As■■■■" lediglich vorgeworfen werden könne, nicht genügend nach achtern Obacht gegeben zu haben, als sie den Anker aufgenommen habe und langsam in Fahrt gegangen sei. Diese - für das Revisionsgericht nur beschränkt nachprüfbare - Abwägung läßt keinen Rechtsfehler erkennen. Auch die Revision vermag einen solchen nicht aufzuzeigen.

Nach alledem ist es nicht zu beanstanden, daß das
Berufungsgericht (bei einer Schuldquotelung von 2 : 2 : 1)
den Klageanspruch lediglich zu 1/5 dem Grunde nach für
gerechtfertigt erklärt und die Klage im übrigen abge-
wiesen hat.

Fleck

Dr. Bauer

Dr. Kellermann

Bundschuh

Dr. Skibbe