

40

BUNDESGERICHTSHOF

2059 037

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 128/63

URTEIL

Verkündet am

22. März 1965

S c h o r m

Justizangestellter

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

- 1.
- 2.
- zu 1) und 2)

Beklagte und Revisionskläger,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt

3.

4.

gegen

1.

H,
n

Klägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt

2.

Nebenintervenienten,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 22. März 1965 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Dr. Fischer und der Bundesrichter Dr. Nörr, Liesecke, Dr. Bukow und Fleck

für Recht erkannt:

Die Revision der Beklagten gegen das Urteil des 3. Zivilsenats des Oberlandesgerichts - Rheinschiffahrtsobergerichts - in Köln vom 7. Januar 1963 wird zurückgewiesen.

Den Beklagten werden als Gesamtschuldnern die Kosten des Revisionsverfahrens einschließlich der Kosten der Nebenintervention auferlegt.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Am 17. Januar 1960 fuhr der Kahn "Krupp 17" der Klägerin im Schlepp ihres MS "Arnold" (958 t, 515 PS) bei Rhein-Stromkm 827/828 zu Tal. Steuerbords neben ihm hing der Kahn "Schederhof". Zu Berg kam rechtsrheinisch das Boot "Arnold" mit dem Boote "Bona Spes" als Vorsepann und dem Kahn "Desidero", der an einem Strang von 120 bis 150 m Länge hing, im Anhang. Bei der Vorbeifahrt an Steuerbord kam es zu einem Zusammenstoß zwischen "Desidero" und "Schederhof", der zur Folge hatte, daß

- 3 -

der letztere Kahn gegen "Krupp 17" stieß. Alle drei Einheiten wurden beschädigt. Die Klägerin hat den auf "Schederhof" entstandenen Schaden ersetzt. Die Ersatzansprüche seiner Eigner sind ihr abgetreten worden.

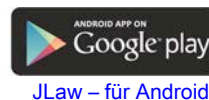
Vor dem Unfall hatte die Schifffahrt wegen Nebels vorübergehend eingestellt werden müssen. Nachdem es wieder hell geworden war, hatten sich viele stillliegende Schiffe in Bewegung gesetzt, so daß das Revier sehr belegt war. Im Revier befand sich auch der Motorschlepper "Diwijo" (220 PS) der Beklagten zu 1), den der Beklagte zu 2) führte. Er hatte zwei leere nebeneinanderge-meerte Anhänge. Dieser Schleppzug hatte in der Nähe des linksrheinischen Ufers stillgelegen. Vor dem Unfall hatte er über Backbord zu Tal gewendet, um die Fahrt fortzusetzen. Weiter fuhr linksrheinisch das TMS "Elbe VIII" zu Berg.

Die Klägerin hat behauptet, der "Diwijo"-Schleppzug habe beim Wenden ihren "Arnold"-Talzug nach Steuerbord abgedrängt und sei mehr als einen Kilometer lang in Höhe ihres Schleppzuges mit geringem Zwischenraum zu diesem gefahren. Auch sei das Fahrwasser durch das TMS "Elbe VIII" eingeengt worden, das einen linksrheinisch zu Berg fahrenden Schleppzug in unzulässiger Weise überholt habe. Da ihr Schleppzug nach Backbord nicht habe ausweichen können, sei das Steuerbordvorschiff des Kahnens "Schederhof" gegen das Steuerbordvorschiff des zu Berg fahrenden Kahnens "Desidero" gestoßen. Von den

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
[\(mobile App\)](#)



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

Beklagten und von dem Eigner und dem Schiffsführer von "Elbe VIII" hat sie Ersatz des an den Kähnen "Schederhof" und "Krupp 17" entstandenen, mit 19 061,26 DM bezifferten Schadens verlangt.

Der Eigner des KAHNES "Desidero" ist auf der Seite der Klägerin in den Rechtsstreit eingetreten und hat sich ihrem Antrag angeschlossen.

Die Beklagten bestreiten, daß ihr "Diwijo"-Zug durch das Wenden und die anschließende Weiterfahrt den "Arnold"-Talzug behindert habe. Dieser sei vielmehr durch einen Navigationsfehler zu weit nach Steuerbord geraten.

Die Partei des TMS "Elbe VIII" hat bestritten, im Unfallbereich überholt zu haben.

Das Rheinschiffahrtsgericht hat die Klage gegen die Beklagten zu 1 und 2 dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt und die Klage gegen Eigner und Schiffer von "Elbe VIII" abgewiesen. Die Berufung der Beklagten und die Berufung der Klägerin sind erfolglos geblieben. Mit der Revision wollen die Beklagten zu 1 und 2 die Abweisung der Klage erreichen. Die Klägerin und der Nebenintervenant bitten um Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe:

I. Das Berufungsgericht führt aus: Das Revier sei stark belegt gewesen. An den Ufern seien noch viele Schiffe gelegen. Die wieder in Gang gekommene Schifffahrt, insbesondere die Talfahrt, sei Anschluß gefahren. Die Talfahrzeuge seien sehr langsam gefahren, zum Teil sogar getrieben. In dieser Situation habe der "Diwijo"-Schleppzug vom linksrheinischen Ufer her zu Tal gewendet und sei, wie der Beklagte zu 2 im Ermittlungsverfahren selbst angegeben habe, mit seinem Boot bis auf 2 m an die Anhangkähne von MS "Arnold" herangekommen. Der "Arnold"-Schleppzug sei daher gezwungen gewesen, dem wendenden Talzug unvermittelt nach Steuerbord auszuweichen. Da der "Arnold"-Zug langsam gefahren, seine Anhänge fast leer gewesen seien, starker Seitenwind zum rechtsrheinischen Ufer hin geweht habe und der Hang nach rechterheinisch gegangen sei, sei der "Arnold"-Zug beim Ausweichen zum rechtsrheinische Ufer zusätzlich verfallen. Das alles habe der Führer des "Diwijo"-Schleppzuges bei gehöriger Aufmerksamkeit zum mindestens erkennen müssen. Durch das Wenden habe er gegen § 47 Nr. 1 RhSchPVO verstoßen.

Nachdem das Schleppboot "Diwijo" schon beim Wenden die Anhänge des "Arnold"-Zuges nach Steuerbord gedrückt habe, habe es diesen Druck dadurch fortgesetzt, daß es etwa 1 km lang hart neben den Anhängen her gefahren sei und dadurch den "Arnold"-Zug gehindert habe, nach Backbord abzugehen. Durch das Fahren auf gleicher Höhe habe der Führer des "Diwijo"-Schleppzuges unter den gegebenen

Umständen gegen § 51 Nr. 1 RhSchPVO verstoßen. Wegen der Anschluß fahrenden Talfahrt sei es ihm nicht gelungen, in eine Lücke zwischen den einzelnen Einheiten hineinzukommen. Auch das sei für ihn voraussehbar gewesen. Das verbotene Fahren auf gleicher Höhe sei die notwendige Folge des unzulässigen Wendens zu Tal gewesen, auf beide Verstöße sei der Unfall zurückzuführen.

II. Die Revision wendet sich dagegen, daß der Kurs des "Arnold"-Zuges auf das Verhalten von "Diwijo" zurückzuführen sei. Sie meint, das Talwendemanöver von "Diwijo" sei zulässig, jedenfalls für die spätere Kollision zwischen "Schederhof" und "Desidero" nicht ursächlich gewesen; damit entfalle aber auch ein Verstoß gegen das Verbot des Fahrens auf gleicher Höhe, da das Berufungsgericht selbst das sich an das Wenden anschließende Verhalten des "Diwijo"-Zuges als notwendige Folge des - nach Meinung der Revision zulässigen - Wendens zu Tal bezeichne.

III. Die Revisionsangriffe können keinen Erfolg haben.

Das Berufungsgericht hat zutreffend angenommen, daß nach der von ihm festgestellten Lage im Revier der Schleppzugführer von "Diwijo" nicht zu Tal wenden durfte. Das Wenden zu Tal ist wegen Verstoßes gegen § 4 RhSchPVO unzulässig, wenn das wendende Fahrzeug mangels ausreichender Abstände zwischen den Einheiten der Anschluß fahrenden Talfahrt sich in diese nicht einreihen kann

und es daher nach dem Wenden eine nach § 51 Nr. 1 RhSchPVO verbotene Parallelfahrt ausführen muß. Das war hier der Fall. Darüber hinaus hat das Berufungsgericht mit Recht auch einen Verstoß gegen § 47 Nr. 1 RhSchPVO angenommen, weil der "Arnold"-Zug durch das Wendemanöver gezwungen gewesen sei, unvermittelt seinen Kurs nach Steuerbord zu verlegen. Das Berufungsgericht hat festgestellt, daß der "Arnold"-Zug nach Steuerbord ausgewichen ist; es konnte aus der Tatsache, daß "Diwijo" beim Wenden bis auf 2 m an die Anhangkähne des MS "Arnold" herangekommen ist, den Schluß ziehen, daß "Arnold" unvermittelt nach Steuerbord abgehen mußte, um seine Anhangkähne vor der vom Boot "Diwijo" drohenden Gefahr zu schützen. Ob "Diwijo" sein Wenden durch Schallsignal angekündigt hat, ist unerheblich, da der Führer des "Arnold"-Schleppzuges auch bei einer solchen Ankündigung in Anwendung seiner nautischen Sorgfaltspflicht wegen der Anschluß fahrenden Talfahrt keine andere Maßnahme ergreifen konnte, als nach Steuerbord auszuweichen.

Die Revision meint, das Wenden sei deswegen zulässig gewesen, weil das Revier völlig frei gewesen sei und daher der verfügbare Raum es ohne weiteres gestattet habe, daß der "Diwijo"-Zug neben dem "Arnold"-Zug zu Tal gefahren sei. Damit greift die Revision in unzulässiger Weise die Feststellung im angefochtenen Urteil an, daß das Revier sehr belegt gewesen sei, daß an den Ufern noch viele Stilliger gelegen seien,

die Talfahrt Anschluß gefahren sei, sich linksrheinisch der Salf-Schleppzug und rechtsrheinisch der "Arnold" - "Bona Spes"-Schleppzug (mit "Desidero") zu Berg bewegt habe. Da der Parallelfahrer nach § 51 Nr. 1 RhSchPVO zu beweisen hat, daß der verfügbare Raum ohne Störung oder Gefährdung der Schifffahrt das Fahren in gleicher Höhe gestattet, muß zu Lasten der Beklagten auch unterstellt werden, daß "Elbe VIII" den Salf-Zug im Unfallbereich überholt hat. Nach alledem kann keine Rede davon sein, daß die Beklagten die Voraussetzungen für die Zulässigkeit des Fahrens auf gleicher Höhe bewiesen hätten. Der Fahrer von "Diwijo" hat daher sowohl gegen § 51 Nr. 1 RhSchPVO verstoßen als auch in unzulässiger Weise zu Tal gewendet.

Die Revision meint weiter, das Wendemanöver habe den Zusammenstoß nicht verursacht, da sich dieser erst 3 km unterhalb der Wendestelle ereignet habe. Auch das ist nicht richtig. Entgegen der Ansicht der Revision braucht das Berufungsgericht die Wende- und die Unfallstelle nicht genau festzustellen. Die Unfallstelle lag nach dem Tatbestand des angefochtenen Urteils zwischen km 827 und 828. Das Berufungsgericht hat weiter auf Grund der Beweisaufnahme festgestellt, die beiden Talzüge hätten vom Wenden bis zum Unfall eine Strecke von etwa 1 km zurückgelegt, das Boot "Diwijo" habe während der Parallelfahrt die Anhänge des MS "Arnold" hart angehalten und so den "Arnold"-Zug gehindert, nach Backbord abzugehen; dadurch sei es zur Kollision

zwischen "Schederhof" und "Desidero" gekommen. Damit ist rechtsfehlerfrei festgestellt, daß sowohl das unzulässige Wendemanöver als auch die verbotene Fahrt auf gleicher Höhe die Kollision verursacht hat. Aber auch abgesehen von den Feststellungen über die Parallelfahrt hat das unzulässige Wendemanöver die Kollision schon deshalb verursacht, weil der Führer des "Diwijo"-Schleppzuges nach den Feststellungen im angefochtenen Urteil durch sein Wenden den "Arnold"-Zug gezwungen hat, unvermittelt nach Steuerbord auszuweichen, der "Arnold"-Zug dadurch in den zum rechten Ufer gehenden Hang geriet und wegen des starken Seitenwindes und der nur 30 bis 40 m voraus liegenden Talfahrt es schwierig, wenn nicht unmöglich war, die verfallenen, fast leeren Anhangskähne durch das fast treibende, lange MS "Arnold" aus dem Hang herauszuziehen. Daß ein etwaiges (vom Berufungsgericht als nicht bewiesen erachtetes) nautisches Verschulden des "Arnold"-Schleppzugführers beim Versuch des Herausziehens seiner Anhänge aus dem Hang die Ursächlichkeit des unzulässigen Wendens nicht beseitigt, bedarf keiner näheren Darlegung.

Im angefochtenen Urteil ist festgestellt, daß das unzulässige Wendemanöver und die verbotene Parallelfahrt auf einem Verschulden des Führers des "Diwijo"-Schleppzuges beruhen. Die Ausführungen des Berufungsgerichts hierzu enthalten keinen Rechtsfehler.

IV. Ein ursächliches Mitverschulden des Führers der Fahrzeuge des "Arnold"-Zuges hat das Berufungsgericht

zutreffend für nicht bewiesen angesehen.

1. Wie bereits unter III ausgeführt, ist nach den Ausführungen im angefochtenen Urteil nicht bewiesen, daß die Schiffsführung von MS "Arnold" bei dem Versuch, die Anhänge aus dem Hang herauszuziehen, nautisch fehlerhaft gehandelt habe. Das gilt um so mehr, als zu Lasten der beweisfälligen Beklagten unterstellt werden muß, daß das MS "Arnold" wegen des überholenden TMS "Elbe VIII" die Köpfe seiner Anhangkähne nicht weiter nach Backbord ziehen konnte. Da nicht bewiesen ist, daß MS "Arnold" weiter nach Backbord hätte halten können, kommt es nicht darauf an, ob der Führer des MS "Arnold", wie die Revision meint, bei seinen nautischen Erwägungen einen Zusammenstoß seines an der Backbordseite hängenden Kahnes mit dem Boot "Diwijo" hätte in Kauf nehmen müssen, ganz abgesehen davon, daß insoweit dem Führer von MS "Arnold" kein Schuldvorwurf gemacht werden könnte.

2. Die Revision rügt, das Berufungsgericht habe nicht berücksichtigt, daß die Anhänge an MS "Arnold" fehlerhafterweise nur mit einem Strang befestigt gewesen seien. Im angefochtenen Urteil ist jedoch ausgeführt: Der Matrose Adrianus F. von "Desidero" habe die Unfallursache darin vermutet, daß MS "Arnold" seine beiden Anhänge auf nur einem Draht geschleppt habe und sie deshalb nicht genügend von "Desidero" habe abziehen können; er habe (wie auch andere Zeugen, die

andere Umstände als Unfallursache angegeben hätten) die Unfallursache falsch beurteilt. Daraus ergibt sich die Überzeugung des Berufungsgerichts, daß die Kollision nicht auf die Art der Befestigung der Anhangkähne zurückgeführt werden kann. Das ist schon deshalb nicht angreifbar, weil das MS "Arnold" infolge der Behinderung seine Motorenkraft nicht genügend einsetzen konnte und daher auch eine andere Art der Befestigung das Abziehen der Anhänge nicht ermöglicht hätte.

3. Ferner ist auch der Vorwurf der Revision unbegründet, die Schiffer der Anhangkähne seien an dem Unfall schuld, weil sie nicht Backbordruder gegeben hätten. Das Berufungsgericht braucht sich mit der Ruderführung nicht auseinanderzusetzen, da die Beklagten sich in ihrer Berufungsbegründung die Bekundung des Schiffsführers J. vom Kahn "Krupp 17" zu eigen gemacht hatten, wonach beide Anhangschiffer die Ruder nach Backbord gedreht hätten, um die Köpfe ihrer Kähne aus dem Hang zu bekommen.

V. Schließlich rügt die Revision, die Auseinandersetzung des Berufungsgerichts mit den gegen die Schiffsführung des TMS "Elbe VIII" erhobenen Vorwürfen sei rechtsirrig. Auch diese Rüge kann keinen Erfolg haben. Der Senat hat nicht zu entscheiden, ob das Berufungsgericht die Klage gegen Eigner und Schiffsführer von "Elbe VIII" mit Recht abgewiesen hat, insbesondere, ob das Berufungsgericht die Verteilung der Beweislast richtig vorgenommen hat. Diese

Frage würde im vorliegenden Revisionsverfahren nur eine Rolle spielen, wenn auch einen oder mehrere Führer der Fahrzeuge des "Arnold"-Zuges ein Verschulden an der Kollision treffen würde (§ 92 BSchG, §§ 738, 736 HGB, § 254 BGB). Da dies nicht der Fall ist, würde bei einem Verschulden von "Elbe VIII" die gesamtschuldnerische Haftung der Beklagten mit Eigner und Führer von "Elbe VIII" nach § 92 BSchG, §§ 738, 735 HGB, § 840 BGB bestehen; diese schließt es aus, daß sich die Beklagten auf ein Verschulden von "Elbe VIII" berufen können (§ 421 BGB).

VI. Hiernach hat sich die Revision in allen Punkten als unbegründet erwiesen.

Die Kostenentscheidung beruht auf §§ 97 Abs. 1, 100 Abs. 4, 101 Abs. 1 ZPO.

Dr. Fischer Dr. Nörr Liesecke Dr. Bukow Fleck