

Nachschlagewerk: ja
Amtliche Sammlung: nein

2059 042

15

RheinSchPolVO § 80 Nr. 2

Die Worte "infolge der verminderten Sicht" in § 80 Nr. 2 RhSchPVO sind dahin auszulegen, daß die Fahrt "infolge der bestehenden oder bevorstehenden verminderten Sicht" nicht mehr ohne Gefahr fortgesetzt werden kann.

BGH Urt. v. 29. April 1965 - II ZR 130/63 -

Rheinschiffahrtsge-
richt Duisburg-Ruhrort
Rheinschiffahrtsob-
gericht Köln

15

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 130/63

URTEIL

Verkündet am
29. April 1965
Schorm,
Justizangestellter

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

1.

2.

Beklagte und Revisionskläger,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt

gegen

1.

Klägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr.

2.

Streithelferin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr.

15

- 2 -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 29. April 1965 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Dr. Fischer und der Bundesrichter Dr. Kuhn, Dr. Nörr, Liesecke und Dr. Schulze

für Recht erkannt:

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

Die Kosten der Revision einschließlich der Kosten der Nebenintervention werden den Beklagten als Gesamtschuldnern auferlegt.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Streithelferin der Klägerin ist Eigenerin des Schleppkahns "Braunkohle 12" (1 643 t, 89,25 m lang, 10,20 m breit), der mit 1 515 t Brikett beladen, am 18. Februar 1958 um 15³⁰ Uhr bei Honnef in Höhe von km 640,1 einen Unfall erlitten hat. Die Ladung war bei der Klägerin gegen Schiffsunfälle versichert. Die Klägerin macht mit der Klage auf sie übergegangene Schadensersatzansprüche in Höhe von 105 473,27 DM nebst Zinsen wegen des Ladungsschadens geltend.

SK "Braunkohle 12" befand sich bei Hochwasser (5,33 m Kölner Pegel), 2,60 m tief abgeladen, auf der Bergfahrt im



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



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

Anhang des MS "Felix von Basel" (1 156 t, 85 m lang, 9,24 m breit, 900 PS, mit 980 t Brikettladung). Der Schleppzug fuhr rechtsrheinisch in der Nähe der Fähre Honnef/Rolandseck, als das der Beklagten zu 1 gehörige, durch den Beklagten zu 2 verantwortlich geführte MS "Rhenus 159" (1 183 t, 80 m lang, 9,50 m breit, 750 PS) leer zu Tal kam. Es hatte den beladenen Schleppkahn "Schürmann 70" backbords und den leeren Kahn "Klöckner 8" (1 379 t, 80 m lang, 9,50 m breit) steuerbords im Anhang. Die Schleppdrähte des Motorschiffs waren auf dem beladenen Backbordkahn festgesetzt.

Während Berg- und Talfahrt einander näherten, setzte starkes Schneetreiben ein, so daß es unsichtig wurde. Die beiden schleppenden Motorschiffe hatten sich durch Blinklicht über eine Vorbeifahrt Steuerbord an Steuerbord verständigt. Während derselben gab es zunächst eine Berührung zwischen dem Rhenus-Motor und dem Braunkohle-Kahn und anschließend eine Kollision zwischen den Kähnen "Klöckner 8" und "Braunkohle 12". Das Klöckner-Schiff blieb, herumschwappend, mit dem Steven an dem achtern aufgerissenen Braunkohle-Kahn hängen, beide Talkähne rissen ab. "Rhenus 159" packte den Kahn "Schürmann 70" wieder auf, fuhr zunächst weiter, legte den Kahn unterhalb des Drachenfels-Grundes ab und kehrte dann zur Unfallstelle zurück, wo nach Abreißen der Verbindung mit dem Klöckner-Schiff der Kahn "Braunkohle 12" gegen 18 Uhr sank.

Die Klägerin macht den Beklagten zu 2 als Talzugführer für den Unfall verantwortlich, weil er bei dem aufkommenden schweren Unwetter nicht aufgedreht, sondern die Fahrt unter Verstoß gegen § 80 Nr. 2 RhSchPVO fortgesetzt habe.

Die Streithelferin ist der Klägerin beigetreten und hat sich ihrem Antrag und Vorbringen angeschlossen.

Die Beklagten bestreiten ein fehlerhaftes Verhalten des Beklagten zu 2 bei der Führung des Talzuges und berufen sich auf höhere Gewalt, weil das Unwetter unvorhersehbar plötzlich hereingebrochen sei. Der Bergzug habe fehlerhaft gehandelt, weil er unter Verstoß gegen § 80 Nr. 3, 4 RhSchPVO die Fahrt im dichten Schneetreiben fortgesetzt und der Kahn "Braunkohle 12" mit seiner Steuerbordseite 16 bis 19 m weiter im Fahrwasser gelegen habe als das MS "Felix". Nach Meinung der Beklagten trifft ein unfallursächliches Verschulden an der Kollision auch die Führungen der beiden Talkähne. Schließlich sind sie der Ansicht, das Absinken des Kahns "Braunkohle 12" sei keine adäquate Folge der Kollision gewesen, der Kahn hätte nicht zu sinken brauchen, wenn die Besatzung in den 2 1/2 Stunden bis zum Sinken des Schiffes alles zur Rettung Erforderliche pflichtgemäß getan hätte.

Das Rheinschiffahrtsgericht Duisburg-Ruhrort (3 C 8/59 BSch) hat die Klage dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Die Berufung der Beklagten ist zurückgewiesen worden. Mit der Revision verfolgen die Beklagten ihren Klageabweisungsantrag weiter. Die Klägerin und die Streithelferin bitten um Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe:

I. Verschulden der Führung des MS "Rhenus" an der Kollision

Das Berufungsgericht führt aus:

Spätestens in Höhe des Hafens von Oberwinter, rund 1 km

vor der Unfallstelle, habe sich der Beklagte zu 2 als Führer des Rheus-Schleppzuges darüber klar sein müssen, daß nunmehr schnellstens aufzudrehen sei. Für ihn klar erkennbar, sei rheinabwärts eine ungewöhnlich dunkle Wetterwand gestanden, die bei dem starken Bergwind schnell heraufzukommen gedroht habe. In Höhe des Oberwinterer Hafens seien bereits die ersten Schneeflocken gefallen, sodaß er mit einem Schneegestöber und dem schnellen Zufallen der Sicht habe rechnen müssen, zumal der Talzug auch vorher schon wiederholt durch schnell aufgetretene Schneeböen hindurchgefahren sei. Abgesehen von dem Felix-Bergzug und zwei linksrheinisch in größerem Abstand voneinander zu Berg fahrenden Motorschiffen sei das Revier völlig frei gewesen. Der Felix-Bergzug habe ein Aufdrehen nicht behindert, da unter Berücksichtigung des Uferabstandes dieses Zuges von 40 bis 50 m eine Fahrwasserbreite von mindestens 200 m für das Aufdrehen verblieben sei. Die linksrheinisch fahrenden Motorschiffe hätten durch Verminderung ihrer Geschwindigkeit und Kursänderung, sofern dies überhaupt nötig gewesen wäre, auf Wendesignale des Talzuges hin ihre Geschwindigkeit und ihren Kurs dem Wendemanöver des Talzuges gemäß § 46 Nr. 3 RhSchPVO in der Weise anpassen müssen, daß das Aufdrehen ohne Gefahr hätte geschehen können. Das habe der Führer des Talschleppzuges in Rechnung stellen können und müssen.

Darüber hinaus habe der Beklagte zu 2 den weiteren schweren Fehler gemacht, den bereits erkannten Bergzug trotz des schnell herannahenden Unwetters näher anzuhalten.

Das Berufungsgericht hat seine Feststellungen ohne Verfahrensverstöß getroffen. Was die Revision dagegen vorbringt, bewegt sich auf dem ihr verschlossenen Gebiet der Beweiswür-

digung. Der Beklagte zu 2 hat es, wie die Feststellungen im angefochtenen Urteil ergeben, unterlassen, rechtzeitig aufzudrehen, obwohl er damit rechnen mußte, daß in kurzer Zeit die Sicht für ihn so vermindert sein werde, daß er die Fahrt nicht mehr ohne Gefahr werde fortsetzen können. Darin liegt ein Verstoß gegen § 80 Nr. 2 RhSchPVO. Wenn diese Vorschrift dem Talfahrer das Anhalten oder Aufdrehen gebietet, sobald er "infolge der verminderten Sicht" und mit Rücksicht auf den übrigen Verkehr oder die örtlichen Umstände die Fahrt nicht mehr ohne Gefahr fortsetzen kann, so ist das nicht etwa dahin auszulegen, daß erst dann, wenn sich der Talfahrer selbst im Bereich der verminderten Sicht bewegt, die Pflicht zum Anhalten oder Aufdrehen besteht. Eine solche enge Auslegung würde dem Sinn und Zweck der Vorschrift, die die mit der Fahrt bei unsichtigem Wetter verbundenen Gefahren ausschließen oder wenigstens vermindern will, nicht gerecht werden. Die Erfahrung lehrt, daß ein Talfahrer selbst noch auf hunderte von Metern gute Sicht haben, aber weiter stromabwärts eine Wetterlage (z.B. Nebelwand, Schneetreiben) erkennen kann, bei der er mit so starker Sichtbehinderung rechnen muß, daß er dann nicht mehr ohne Gefahr weiterfahren kann. Wäre dem Talfahrer gestattet, bis zum Beginn dieser Sichtbehinderung weiterzufahren, so wäre es für ein Aufdrehen - ein Anhalten Kopf voran kommt für den Talfahrer, insbesondere für einen Talschleppzug, wegen der damit verbundenen Gefahren regelmäßig nur in Notfällen in Betracht - zu spät; das Aufdrehen müßte sich im Bereich der Sichtbehinderung vollziehen und brächte dabei häufig noch größere Gefahren mit sich als die bloße Fortsetzung der Fahrt. Die Vorschrift des § 80 Nr. 2 RhSchPVO kann ihren Zweck nur erfüllen, wenn die Worte "infolge der verminderten Sicht" dahin ausgelegt werden, daß die Fahrt "infolge der bestehenden oder bevorstehenden verminderten Sicht" nicht mehr

ohne Gefahr fortgesetzt werden kann. Unter Berücksichtigung aller Umstände (z.B. Art und Geschwindigkeit des Talfahrers, übriger Verkehr, örtliche Strömungs- und Windverhältnisse) muß der Talfahrer bei voraussehbarer Sichtbehinderung das Aufdrehen so rechtzeitig beginnen, daß sein Wendemanöver beendet ist, solange er (bei Talschleppzügen auch die Anhänge) noch ausreichende Sicht hat. Geht er dabei unter Verletzung seiner Sorgfaltspflichten ein Risiko ein, so geht das zu seinen Lasten.

Mit Recht hat das Berufungsgericht weiter einen nautischen Fehler des Führers des Talschleppzuges darin gesehen, daß er Steuerbordkurs in Richtung auf den Felix-Bergzug genommen hat. Darin liegt eine nach § 37 Nr. 3 RhSchEVO. verbotene Änderung des durch den Austausch von Blinkzeichen festgelegten Kurses zur Begegnung Steuerbord an Steuerbord. Der Verstoß war schuldhaft, da der Beklagte zu 2 nach der rechtsfehlerfreien Feststellung des Berufungsgerichts nicht darauf vertrauen konnte, den etwa 300 m langen Bergzug noch vor Her-einbrechen des Unwetters passieren zu können.

Die Schadensersatzpflicht der Beklagten als Gesamtschuldnern ergibt sich unter Berücksichtigung der Ausführungen unter II und III aus §§ 92, 114 BSchG, § 735, 739 Abs. 2 HGB, §§ 823, 840 BGB.

II. Verschulden des Führers des Kahn "Braunkohle 19" an der Kollision

Das Berufungsgericht führt aus: Das Unwetter habe den Kahn "Braunkohle 19" erreicht, als dieser an der Honnefer Fähre 100 m unterhalb der Unfallstelle gewesen sei. Der Kahn

habe sich, gestreckt hinter "Felix" liegend und dessen Schraubenwasser etwa 5 bis 8 m nach Steuerbord frei fahrend, höchstens 40 bis 50 m aus dem rechten Ufer bewegt, sodaß für die Talfahrt noch über 200 m Fahrwasserbreite verblieben sei. Der Bergzug, der zunächst mit einer Geschwindigkeit von 4 bis 6 1/2 km/h gefahren sei, habe mit dem zunehmenden Schneefall seine Fahrt weiter verlangsamt und spätestens bei der Kollision ganz abgestoppt. Unterhalb der Fähre sei ein Ankern oder auch nur ein Anhalten wegen der Strömungsverhältnisse nicht angängig gewesen. Es sei verständlich, wenn ein Schiffer bestrebt sei, aus der Fährlinie herauszukommen und mit Rücksicht auf die Vorschrift des § 122 Nr. 1 RhSchPVO bei Hochwasser nach Überschreitung der Marke I nicht allzunahe an das Ufer heranzugehen. Unter Berücksichtigung der Gesamtlage habe sich der Entschluß der Schleppzugführung, noch bis zu 100 m weit oberhalb der Fähre in einem Abstand von 40 bis 50 m vom sichtbaren Ufer langsam weiterzufahren, durchaus im Rahmen eines pflichtgemäßen, von verständigen Überlegungen bestimmten nautischen Ermessens gehalten. Da sich Talzug und Bergzug noch durch Blinklicht verständigt gehabt hätten, habe man auf dem Bergzug nicht erwarten können, daß der zunächst in Strommitte fahrende Talzug im hereinbrechenden Unwetter seinen Kurs derart nach Steuerbord, in Richtung des Bergzuges hin, ändern werde. Nach Aufhören der Verständigungsmöglichkeit zwischen "Felix" und "Braunkohle 19" sei der Bergzug erst an der nächsten geeigneten Stelle anzuhalten verpflichtet gewesen. Diese sei aber erst ein ausreichendes Stück oberhalb der Fähre gewesen. Die Fahrzeugführer des Bergschleppzuges hätten nicht gegen § 80 Nr. 3, 4 RhSchPVO verstoßen.

Die Feststellungen und Schlußfolgerungen im angefochtenen Urteil sind rechtlich einwandfrei. Die Revision vermag

ihnen Beachtliches nicht entgegenzusetzen; sie berücksichtigt vor allem nicht, daß nach der der Natur der Sache entsprechenden gesetzlichen Regelung der Bergfahrer bei unsichtigem Wetter die Fahrt länger fortsetzen kann als der Talfahrer (vgl. Kähltitz, Verkehrsrecht auf Binnenwasserstraßen, RhSchPVO § 80 Anm. 6). Ob die Anhänge des Talzuges ein Verschulden trifft, ist unerheblich. Hat das geschädigte Schiff den Zusammenstoß nicht verschuldet, so haften ihm die Reeder der schuldigen Schiffe nicht anteilig gemäß § 92 BSchG, § 736 HGB, sondern als Gesamtschuldner nach § 92 BSchG, § 735 HGB in Verbindung mit dem entsprechend anzuwendenden § 840 BGB.

Nichts anderes gilt für den Schadensersatzanspruch der Verladungsinteressenten, die dem Einwand der anteiligen Reederhaftung nach § 736 HGB nur dann ausgesetzt sind, wenn das die Ladung befördernde Schiff den Zusammenstoß mitverschuldet hat. Das ergibt sich klar aus dem Wortlaut und Sinn der §§ 735, 736 HGB (ebenso Vortisch-Zschucke, Binnenschiffahrt- und Flößereirecht, 5. Auflage, BSchG § 92 Anm. 10 c).

III. Mitverschulden der Führung von "Braunkohle 19" am Sinken des Kahnes.

Daß das Sinken des Kahnes durch das schuldhafte nautische Fehlverhalten des Beklagten zu 2 verursacht worden ist, bedarf keiner näheren Darlegung. Die Revision meint jedoch, die Führung von "Braunkohle 19" habe den Untergang des Kahnes mitverschuldet; durch rechtzeitige Rettungsmaßnahmen hätte das Sinken des Schiffes verhindert werden können. Auch dieser Revisionsangriff muß erfolglos bleiben.

1. Das Berufungsgericht führt aus:

Den Beklagten sei der Beweis für ihre Behauptung, das Sinken des Schiffes hätte durch geeignete Rettungsmaßnahmen (Leckabdichtung, Peilen und Pumpen, Überbordwerfen der Deckladung) verhindert werden können, nicht gelungen. Die Beweisaufnahme, insbesondere die erstatteten Gutachten, hätten nicht die erforderliche Klarheit gebracht, in welcher Weise, aus welchen Gründen und mit welcher Schnelligkeit der Kahn weitgehend vollgelaufen und schließlich zum Sinken gekommen sei. Außer dem Wasser, das durch die große, beim Zusammenstoß entstandene Leckstelle in die bereits nach 15 bis 20 Minuten vollgelaufenen Räume 11 und 12 und danach in die Achterwohnung gelangt sei, müßten noch erhebliche, von dem gerichtlichen Sachverständigen auf 250 t geschätzte Wassermengen in die mittleren Laderäume eingedrungen sein. Die größte Wahrscheinlichkeit spreche dafür, daß an der Stelle, wo in dem Bereich der Räume 6/7 nach der Hebung ein Bruch des Schiffsbodens festgestellt worden sei, schon in einem früheren Zeitpunkt durch Knickung und Druckfaltenbildung Undichtigkeiten entstanden seien. Das völlige Absinken des Kahnes sei dadurch um zwei Stunden verzögert worden, daß das Vorschiff des leeren Kahns "Klöckner 8" beim Zusammenstoß in dem Achterschiff des Braunkohle-Kahnes hängen geblieben und vermöge seiner Auftriebskraft den sinkenden Kahn von Anfang an entscheidend unterstützt habe. Bereits nach einer halben Stunde sei das Vorschiff von "Klöckner 8" durch das Hinterschiff von "Braunkohle 19" um einen Meter herabgezogen worden, wie an der Eiche des Klöckner-Kahnes festgestellt worden sei. Von Anfang an habe die Gefahr bestanden, daß der Klöckner-Kahn abreißen würde, was dann nach 2 1/2 Stunden mit einem heftigen Ruck geschehen sei: Der Klöckner-Kahn sei hochgeschellt, im gleichen Moment sei "Braunkohle 19" in die Tiefe gegangen.

Es könne nicht zweifelsfrei festgestellt werden, daß es überhaupt möglich gewesen wäre, durch Pumpeneinsatz in größerem Umfange und schnell genug das Sinken des Kahnes zu verhindern. Eine irgendwo im Boden von "Braunkohle 19" vorhandene Leckage hätte von der Besatzung unmöglich identifiziert und abgedichtet werden können. Ein Abdichten der unter Wasser liegenden Kollisionsstelle sei schon aus Sicherheitsgründen nicht in Frage gekommen. Es sei auch nicht überzeugend dargetan, daß durch Abwerfen der Decksladung und Lenzen das Sinken so lange hätte verzögert werden können, bis der Kahn durch Greifer oder in sonstiger Weise geleichtert worden wäre. Wenn der Gutachter der Beklagten meine, der Kahnführer hätte den Wasserstand um den sinkenden Kahn peilen sollen und er würde dann festgestellt haben, daß Roofdach, Steuerstuhl und Deckslast selbst nach dem Untergang des Schiffes noch über dem Wasserspiegel sein würden, demnach von einer Lebensgefahr durch Ertrinken nicht habe gesprochen werden können, so erkenne er die Grenzen des der Besatzung noch Zumutbaren. Allein die offenkundige Gefahr, daß jeden Augenblick die Verbindung der beiden zusammenhängenden Kähne habe abreißen und dann der Braunkohle-Kahn endgültig auf Grund habe gehen können, sei ausreichend, um die Unterlassung der gegebenenfalls erforderlichen umfangreichen Rettungsmaßnahmen, die sämtlich nur auf dem sinkenden Kahn selbst hätten durchgeführt werden können, unter den besonderen Umständen des Falles zu rechtfertigen, zumindest subjektiv als genügend entschuldigt erscheinen zu lassen.

2. Die Revision greift in umfangreicher, aber unzulässiger Weise die Beweiswürdigung des Berufungsgerichts an. Sie ist ferner der Meinung, im angefochtenen Urteil sei die Beweislast verkannt. Der Geschädigte sei zur Schadensminderung nach § 254 Abs. 2 BGB verpflichtet. Aus diesem Schuldverhältnis ergebe

sich in entsprechender Anwendung des § 282 BGB, daß den Geschädigten für die Erfüllung seiner Schadensminderungspflicht die Beweislast treffe. Der Schädiger habe lediglich darzutun, daß Maßnahmen zur Schadensminderung an sich geeignet gewesen seien, die Folgen des Unfalls zu beseitigen oder wesentlich zu bessern.

Die Revisionsrüge ist unbegründet. Aus den Ausführungen des Berufungsgerichts ergibt sich, daß die von den Beklagten angezeigten Rettungsmaßnahmen nicht geeignet gewesen sind, das Sinken des Kahnens abzuwenden. Im einzelnen ist zur Beweislast zu erwägen:

Durch die Schadensminderungspflicht wird die Eigenhaftung des Geschädigten begründet. Für die Feststellung der tatsächlichen Voraussetzungen, die die Eigenhaftung des Geschädigten begründen, ist § 286 ZPO ebenso maßgebend wie für die Feststellung der Tatsachen, die die Haftung des Schädigers begründen. Die Beweislast für das Vorliegen dieser tatsächlichen Voraussetzungen trägt im Falle des § 254 Abs. 2 der Schädiger, wie sich aus der Fassung dieser Vorschrift klar ergibt. Nach dieser Sonderregelung ist für eine entsprechende Anwendung des sonst für Schuldverhältnisse geltenden § 282 BGB kein Raum. Im vorliegenden Fall hat das Berufungsgericht aus dem Sachverhalt, soweit er festgestellt werden konnte, nicht die Überzeugung gewinnen können, daß Rettungsmaßnahmen zu einem Erfolg geführt hätten. Mit Recht hat es die Beklagten für beweisfällig erachtet. Von der Erholung des Gutachtens eines Bergungsunternehmers hat das Berufungsgericht ohne Rechtsfehler abgesehen.

Jedenfalls hat das Berufungsgericht auch ein Verschulden der Besatzung von "Braunkohle 19" hinsichtlich der unterlas-

senen Rettungsmaßnahmen ohne Rechtsirrtum verneint. Im Falle des § 254 Abs. 2 BGB ist der Schädiger auch für das Mitverschulden des Geschädigten beweispflichtig (RGZ 159, 257, 261). Im vorliegenden Fall ist im übrigen die Entscheidung des Berufungsgerichts hinsichtlich des Verschuldens nicht auf die Beweislast abgestellt. Es kann keine Rede davon sein, daß im angefochtenen Urteil angesichts der akuten Gefahr des Abreißens des Kahnens "Klößner 8" und der damit verbundenen, nicht abzuschenden Folgen für Leib und Leben der Rettungsmannschaft an die Sorgfaltspflicht der Kahnbesatzung zu geringe Anforderungen gestellt worden seien.

Durch das angefochtene Grundurteil ist daher zutreffend entschieden worden, daß die Beklagten auch für allen durch das Sinken des Kahnens entstandenen Schaden allein aufzukommen haben.

IV. Da sich hiernach die Revision in vollem Umfange als unbegründet erwiesen hat, war das Rechtsmittel mit der Kostenfolge aus §§ 97 Abs. 1, 100 Abs. 4 ZPO zurückzuweisen.

Dr.Fischer Dr.Kuhn Dr.Nörr Liesecke Dr.Schulze