

α

Nachschlagewerk: ja
BGHZ: nein

RheinSchPolVO v. 24. Dezember 1954 § 2
RheinSchPolVO 1970 v. 5. August 1970 § 1.02

Zu den Pflichten des Schleppzugführers und des Anhang-
schiffers beim Aufpacken eines nahezu steuerunfähigen
Anhangs am Rande einer Schifffahrtsstraße.

BGH, Urt. v. 6. Oktober 1977 - II ZR 141/76 - Rheinschiffahrts-
obergericht Karlsruhe
Rheinschiffahrts-
gericht Mainz

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 141/76

URTEIL

Verkündet am
6. Oktober 1977
Kaufmann,
Justizobersekretärin
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

gegen

1.

2.

3.

-

-

2

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat
auf die mündliche Verhandlung vom 29. September 1977
durch den Vorsitzenden Richter Stimpel und die
Richter Fleck, Dr. Bauer, Dr. Kellermann und
Bundschuh

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Klägerin wird - unter
Zurückweisung des Rechtsmittels im übrigen -
das Urteil des Rheinschiffahrtsobergerichts
Karlsruhe vom 30. Juni 1976 teilweise geändert.

Der Klageanspruch gegenüber den Beklagten zu 1
und zu 2 wird dem Grunde nach jeweils zur Hälfte
für gerechtfertigt erklärt.

Die Anschlußrevision der Beklagten zu 1 und zu 2
gegen das vorgenannte Urteil wird zurückgewiesen.

Von den Kosten des zweiten Revisionsverfahrens
haben zu tragen:

a) Die Klägerin:

3/4 der Gerichtskosten,
3/4 der eigenen außergerichtlichen Kosten,
1/2 der außergerichtlichen Kosten der
Beklagten zu 1 und zu 2,
sämtliche außergerichtlichen Kosten des
Beklagten zu 3;

b) die Beklagten zu 1 und zu 2:

1/4 der Gerichtskosten (als Gesamtschuldner),
1/2 der eigenen außergerichtlichen Kosten,
1/4 der außergerichtlichen Kosten der Klägerin
(als Gesamtschuldner).

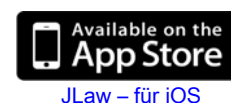
Der Klägerin fallen ferner die gesamten weiteren
außergerichtlichen Kosten des Beklagten zu 3 zur
Last.

Die Entscheidung über alle sonstigen Kosten des
Rechtsstreits bleibt dem Rheinschiffahrtsgericht
vorbehalten.

Von Rechts wegen



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



Tatbestand:

Die Sache befindet sich zum zweitenmal im Revisionsrechtszug. Wegen des Sachverhalts wird auf das Senatsurteil vom 11. März 1974 - II ZR 48/72 (VersR 1974, 769) Bezug genommen. Das Rheinschiffahrtsobergericht hat nach weiterer Beweiserhebung den - auf Zahlung von 84.882,28 DM nebst Zinsen sowie auf Duldung der Zwangsvollstreckung wegen dieses Betrags in SB "Harpen II" und in MS "Helena" gerichteten - Klageanspruch nunmehr gegenüber den Beklagten zu 1 (Eigner des SB "Harpen II") und zu 2 (Schiffer des SB "Harpen II") dem Grunde nach zu einem Viertel für gerechtfertigt erklärt, es im übrigen bei der Abweisung der Klage belassen. Mit der Revision verfolgt die Klägerin (Eigner des TMS "Viking") den nicht zuerkannten Teil der Klage weiter, wogegen die Beklagten zu 1 und zu 2 mit der Anschlußrevision die vollständige Abweisung der Klage erstreben.

Entscheidungsgründe:

I. 1. Das Berufungsgericht wirft dem Beklagten zu 2 vor, er habe es beim Aufpacken des MS "Helena" kurz oberhalb der linken Brückenöffnung der Wormser Nibelungenbrücke pflichtwidrig unterlassen, durch Verkürzen des auf etwa 40 m ausgefierten Schleppstrangs zu verhindern oder "jedenfalls einzuschränken", daß der Anhang wiederholt in wechselnde Schräglagen verfiel, wodurch die Bergfahrt habe verunsichert werden können.

2. Die Anschlußrevision wendet sich ohne Erfolg gegen die Ansicht des Berufungsgerichts, den Beklagten zu 2 treffe ein Verschulden an der Havarie des TMS "Viking".

Packt ein Schleppboot auf einer Schiffahrtsstraße, wie hier dem Rhein, einen Anhang auf, so ist der Führer des Bootes auch gegenüber dem durchgehenden Verkehr zu sorgfältigem Verhalten verpflichtet. Insbesondere muß er verhindern, daß der Anhang während des Manövers mehr als unvermeidbar zum Fahrwasser hin abgeht, da hierdurch der durchgehende Verkehr behindert oder gefährdet werden kann. Diese Verpflichtung, die sich aus der allgemeinen nautischen Sorgfaltspflicht der Schiffsführer (§ 4 RheinSchPolVO 1954, § 1.04 RheinSchPolVO 1970) ergibt, hat der Beklagte zu 2 verletzt. Das folgt aus der verfahrensrechtlich einwandfreien Feststellung des Berufungsgerichts, der Beklagte zu 2 hätte den Anhang seines Bootes, der infolge Maschinenschadens und der nur kurzen, für hohen Wasserdruck der Schiffsschraube ausgelegten Ruderblätter selbst lediglich eine geringe Steuerfähigkeit besessen habe, durch Verkürzen des Schleppstrangs wesentlich näher am linken Ufer halten, somit verhindern können, daß MS "Helena" bis zu 50 m aus dem linken Ufer geraten sei. Auch liegt es auf der Hand, daß durch die Unterlassung des Beklagten zu 2 für TMS "Viking", das linksrheinisch zu Berg kam und die - der Bergfahrt zur Benutzung empfohlene - linke Brückenöffnung anhielt, eine unklare Lage entstand, zumal das Aufpackmanöver nur etwa 90 m oberhalb der 90 m breiten linken Öffnung der Nibelungenbrücke erfolgte. Das alles berücksichtigt die Anschlußrevision nicht hinreichend, soweit sie jedes Verschulden des Beklagten zu 2 daran verneint, daß TMS "Viking" beim Ausweichen nach Backbord gegen den stromseitigen Pfeiler der linken Brückenöffnung geschlagen ist. Außerdem ist es nicht richtig, daß die Gefährdung des Bergfahrers durch das hin und her pendelnde MS "Helena" für den Beklagten zu 2 nicht erkennbar gewesen sei. Jeder Schiffsführer weiß, daß

das mehrfache Verfallen eines Anhangs in wechselnde Schräglagen für die durchgehende Schifffahrt eine unsichere und damit gefährliche Lage herbeiführen kann. Weiter muß jeder Schiffer in einem solchen Falle damit rechnen, daß es zu Fehlreaktionen anderer Fahrzeuge kommen kann. Somit ist entgegen der Ansicht der Anschlußrevision an der Verantwortung des Beklagten zu 2 an dem Unfall des TMS "Viking" nicht zu zweifeln.

3. Die Revision sieht ein zusätzliches Verschulden des Beklagten zu 2 darin, daß er es unterlassen habe, die Vorausfahrt mit dem Schleppzug vor dem sich nähernden Bergfahrer schleunigst aufzunehmen und jedenfalls auf diesem Wege die Gefährdung der durchgehenden Schifffahrt durch seinen Anhang zu beseitigen. Insoweit sei bedeutsam, daß einer sofortigen Abfahrt des Schleppzuges vor dem herankommenden TMS "Viking" nichts entgegengestanden habe. Die Fahrzeichen seien auf dem Schleppzug bereits gesetzt gewesen, der Bergfahrer habe ihm durch Fahrtverlangsamung für den Antritt der Reise mehr als ausreichend Zeit gelassen. Das alles mag zutreffen, vergrößert jedoch nicht, wie die Revision meint, die Schwere des auf seiten des Beklagten zu 2 obwaltenden Verschuldens. Insoweit ist ausschlaggebend, daß es der Beklagte zu 2 - sei es durch Nichtverkürzen des Schleppstrangs, sei es durch Nichtaufnahme der Fahrt - pflichtwidrig versäumt hat, das wiederholte Verfallen des MS "Helena" zu verhindern oder jedenfalls das mehrfache erhebliche Abgehen dieses Fahrzeugs nach Backbord und nach Steuerbord so einzuschränken, daß dadurch keine unsichere Lage mehr für die durchgehende Schifffahrt bestehen konnte.

II. 1. Das Berufungsgericht hat ein Verschulden des Beklagten zu 3 (Schiffsführer des MS "Helena") an der Havarie des TMS "Viking" verneint. Die Unterbemanning

des Anhangs sowie der Umstand, daß der Beklagte zu 3 das Ruder seines Fahrzeugs mit einer schiff-fahrtsunkundigen Person besetzt gehabt habe, solange er die Landdrähte gelöst, den Schleppstrang übernommen und den Anker hochgehievt habe, seien für das Verfallen des MS "Helena" und die Anfahrung des Brückenpfeilers durch TMS "Viking" nicht ursächlich gewesen. Allerdings sei MS "Helena" erstmals bereits beim Hochdrehen des Ankers zur Strommitte hin abgegangen. Dieser Bewegung sowie den späteren wechselnden Schräglagen des Schiffes habe jedoch von seiten des Anhangs selbst nicht erfolgreich begegnet werden können, weil infolge des fehlenden Schraubenstroms auf die Ruderblätter die Ruderanlage nur noch in geringem Umfange gewirkt habe. Das Beihalten des Anhangs am linken Ufer mit dem Boot sei aber allein Sache des Beklagten zu 2 gewesen.

2. Die Revision greift diese Ausführungen ohne Erfolg an. Da sie selbst davon ausgeht, daß der Schleppzug ohne Gefahr vor dem sich der linken Öffnung der Nibelungenbrücke nähernden TMS "Viking" die Vorfahrt hätte aufnehmen können, kann dem Beklagten zu 3 nicht vorgeworfen werden, er hätte vor dem Passieren des Bergfahrers weder die Landdrähte lösen noch den Anker hochhieven dürfen. Ebensowenig trifft ihn an dem Abgehen seines Fahrzeugs zur Strommitte hin ein Verschulden. Dieses besaß, was auch die Revision nicht ernstlich bezweifeln kann, wegen des Ausfalls der Maschine und der auf den Schraubenstrom zugeschnittenen Ruderanlage selbst keine nennenswerte Steuerfähigkeit. Daß der Anhang sodann, als TMS "Viking" sich bereits in der linken Brückenöffnung befand, erneut eine kräftige Pendelbewegung machte und dadurch den Bergfahrer zu dem Ausweichen nach Backbord veranlaßte, geht aber allein zu Lasten des Beklagten zu 2. Ihm - als Schlepp-

zugführer - oblag es, den praktisch steuerunfähigen Anhang so zu manövrieren, daß keine gefährliche Situation für den herankommenden Bergfahrer entstehen konnte. Dazu waren eine Verkürzung des Schleppstrangs oder, wie die Revision außerdem meint, eine rechtzeitige Fahrtaufnahme vor dem sich der linken Brückenöffnung nähernden TMS "Viking" erforderlich, somit Maßnahmen, die dem nautischen Verantwortungsbereich des Schleppzugführers und nicht dem des Anhangschiffers zuzurechnen sind. Bei allem, was die Revision in diesem Zusammenhang für ein Verschulden des Beklagten zu 3 vorbringt, berücksichtigt sie nicht genügend, daß die Leitung eines Schleppzuges bei dem Führer des Bootes liegt (§ 2 Nr. 4 RheinSchPolVO 1954; § 1.02 Nr. 5 RheinSchPolVO 1970; vgl. auch BGHZ 28, 84, 87) und damit dieser für die richtige Bemessung der Stranglänge zu sorgen (Wassermeyer, Der Kollisionsprozeß in der Binnenschifffahrt 4. Aufl. S. 257) oder den Beginn der Fahrtaufnahme zu bestimmen hat. Allerdings entbindet der nautische Oberbefehl des Schleppzugführers einen Anhangschiffer nicht von der Pflicht, den ersteren auf eine von ihm nicht bemerkte oder für ihn nicht erkennbare Gefahrenlage aufmerksam zu machen. Hier lag es jedoch klar auf der Hand, daß das wiederholte Verfallen des MS "Helena" in wechselnde Schräglagen den durchgehenden Schiffsverkehr gefährden konnte. Darauf brauchte der Beklagte zu 3 den Beklagten zu 2 nicht noch besonders hinzuweisen. Auch durfte der Beklagte zu 3 zunächst davon ausgehen, daß der Beklagte zu 2 von sich aus diejenigen Maßnahmen einleiten werde, die geboten waren, um den Anhang in der Nähe des linken Ufers oder zumindest gestreckt hinter dem Boot zu halten. Daß aber der Beklagte zu 3 noch mit Erfolg auf den Beklagten zu 2 hätte einwirken können, als dieser, wie das Berufungsgericht festgestellt hat, gerade in dem für eine sichere Brückendurchfahrt des TMS "Viking" entscheidenden

Zeitpunkt durch ein Anziehen des Kopfes des MS "Helena" zum linken Ufer hin einen erneuten Wechsel des Anhangs in eine Steuerbordschräglage herbeiführte (was sodann den Bergfahrer zu einem harten Backbordmanöver veranlaßte), ist weder dargetan noch ersichtlich.

III. 1. Nach Ansicht des Berufungsgerichts trifft die Führung des TMS "Viking", "wie bereits im ersten Berufungsurteil ausgeführt", ein Mitverschulden an dem Unfall ihres Fahrzeugs. Ihr sei "in Übereinstimmung mit dem in der neuerlichen Berufungsverhandlung eingeholten und auch über das engere Beweisthema hinaus verwertbaren Gutachten" des Sachverständigen B. eine Reihe schwerwiegender Fehler bei der Beobachtung und Einschätzung der Lage sowie bei der Wahl und Ausführung der erforderlichen Manöver vorzuwerfen. So habe es sich vor allem angeboten, mit TMS "Viking", das eine besonders gefährliche Ladung (1.080 t Cyclohexan) befördert habe, durch die auch der Bergfahrt offenstehende mittlere Brückenöffnung zu fahren, zumindest aber die volle Breite der linken Brückenöffnung zu nutzen. In beiden Fällen hätte sie mit ihrem Fahrzeug einen ausreichenden Seitenabstand zu dem Schleppzug einhalten können. Stattdessen habe sie sich mit stark verminderter Fahrt der Mitte der linken Brückendurchfahrt etwa in der verlängerten Längsachse des Schleppzuges genähert und sei sodann so nahe auf das Achterschiff des MS "Helena" aufgelaufen, daß jede erforderlich werdende Kursänderung bei dem zur Unfallzeit hohen Wasserstand und der starken Neerströmung im Brückenbereich zu einer Gefahr für ihr Fahrzeug habe werden müssen. Überdies sei nicht ersichtlich, welche Anzeichen den Schiffsführer des TMS "Viking" zu der Annahme hätten berechtigen können, der Schleppzug befinde sich in Fahrt oder werde noch vor der Annäherung des Bergfahrers abfahren. Auch hätte die Führung des TMS "Viking", als nunmehr der Anhang erneut mit dem Heck nach Steuerbord

verfallen sei, ihr Fahrzeug ständig machen und mit der Maschine zurückschlagen müssen. Stattdessen habe sie die Fahrt rasch erhöht, den Kurs hart nach Backbord geändert und zu spät Gegenruder gegeben, so daß ihr Fahrzeug von der Strömung gegen den stromseitigen Pfeiler der linken Brückenöffnung gedrückt und beim Aufprall auf diesen beschädigt worden sei.

2. Diese Ausführungen beruhen entgegen der Ansicht der Revision nicht auf Verfahrensverstößen.

a) So kann die Revision keinen Erfolg haben, soweit sie eine Verletzung des § 448 ZPO durch das Berufungsgericht rügt. Dieses hat die Beklagten zu 2 und zu 3 gemäß Beweisbeschluß vom 4. Februar 1975: "über das Aufpackmanöver bei dem streitigen Unfall vom 5. Januar 1967 von Amts wegen als Parteien vernommen". Selbst wenn darin ein Verstoß gegen § 448 ZPO gelegen haben sollte, weil die Vorschrift nicht, wie die Revision meint, die Parteivernehmung "zur Klärung des Sachverhalts oder eines bestimmten Sachverhaltsausschnittes" gestatte, so steht der Rüge die Vorschrift des § 295 Abs. 1 ZPO entgegen, weil die Klägerin den - angeblichen - Verfahrensfehler in der der Vernehmung folgenden mündlichen Verhandlung nicht gerügt hat. Nun meint allerdings die Revision, zu Gunsten der Klägerin greife § 295 Abs. 2 ZPO ein; eine Partei könne auf die Befolgung der Vorschrift des § 448 ZPO wirksam nicht verzichten, andernfalls werde der Beibringungsgrundsatz, also ein Grundprinzip des Zivilprozesses, verletzt. Dabei übersieht sie, daß § 295 Abs. 1 ZPO auch auf Verletzungen des Beibringungsgrundsatzes durch das Gericht anwendbar ist (Baumbach/Lauterbach, ZPO 35. Aufl. Grundz. v. § 128 Anm. 3 F und § 295 Anm. 3 A), weil es im Belieben der Parteien liegt, ob sie es zulassen wollen, daß sich das Gericht Tatsachenstoff selbst beschafft.

b) Ferner kann der Revision nicht gefolgt werden, soweit sie meint, das Berufungsgericht habe gegen die §§ 402 f ZPO verstoßen. Diesen Verstoß erblickt die Revision darin, daß das Berufungsgericht "rechtliche Würdigungen" des Sachverständigen B. zu den Sorgfaltspflichten und -verstößen der Führung des TMS "Viking" übernommen habe, statt sich bei der Verwertung des Gutachtens auf die dem Sachverständigen in dem Beweisbeschluß vom 7. Februar 1975 allein gestellte Frage zu beschränken, was das Verfallen des MS "Helena" in wechselnde Schräglagen bewirkt habe. Sicher wäre eine derartige Verwertung zu beanstanden, wenn sie erfolgt wäre, ohne daß die Klägerin zuvor Gelegenheit gehabt hätte, ihrerseits zu den Vorwürfen des Sachverständigen gegenüber der Führung des TMS "Viking" Stellung zu nehmen. Das vermag die Revision jedoch nicht zu rügen. Weiter mag es zutreffen, daß es mit den §§ 402 f ZPO nicht zu vereinbaren wäre, wenn das Berufungsgericht bestimmten Rechtsansichten des Sachverständigen ohne jede eigenverantwortliche Prüfung gefolgt wäre. Dafür gibt das angefochtene Urteil aber keinen hinreichenden Anhalt. Hingegen kann allein darin, daß der Sachverständige über das eigentliche Beweisthema hinaus das Verhalten der Führung des TMS "Viking" rechtlich gewürdigt hat und das Berufungsgericht seinerseits mit dieser Würdigung übereinstimmt, kein - von der Revision auch nicht näher begründeter - Verstoß gegen die §§ 402 f ZPO gesehen werden.

3. Ohne Erfolg müssen im Ergebnis die Angriffe der Revision auch insoweit bleiben, als sie sich unter materiellrechtlichen Gesichtspunkten gegen die Ansicht des Berufungsgerichts wendet, die Führung des TMS "Viking" habe den Unfall ihres Fahrzeugs mitverschuldet. Allerdings ist der Revision zuzugeben, daß dem Bergfahrer nicht vorgeworfen werden kann, er habe

es pflichtwidrig unterlassen, die mittlere Brückenöffnung zu benutzen. Der gegenteiligen Auffassung des Berufungsgerichts stehen bereits dessen weitere Ausführungen entgegen, wonach der Bergfahrer die Brücke und anschließend den Schleppzug gefahrlos hätte passieren können, wenn er die - der Bergfahrt empfohlene - linke Brückenöffnung in ihrer vollen Breite ausgenutzt hätte. Zudem durfte er mit Rücksicht auf den Vertrauensgrundsatz zunächst abwarten, ob der Schleppzugführer nicht alsbald seiner offenkundigen Pflicht nachkommen werde, seinen Anhang bis zur Abfahrt des Schleppzuges in der Nähe des linken Ufers zu halten. Insoweit ist auch bedeutsam, daß der Bergfahrer - nach dem angefochtenen Urteil - bereits etwa 250 m unterhalb der Nibelungenbrücke die eigene Geschwindigkeit wegen des Aufpackmanövers und dem zur Strommitte hin verfallenden Anhang auf 2 km/st (= 33 m/min) verringert hatte und damit dem Schleppzugführer bis zum Herankommen des TMS "Viking" eine geraume Zeitspanne zur Verfügung stand, dem Verfallen seines Anhangs in wechselnde Schräglagen wirksam zu begegnen und ihn wieder in die Nähe des linken Ufers zu bringen. Nautisch fehlerhaft und vorwerfbar war es hingegen, daß der Bergfahrer etwa in der verlängerten Kiellinie des Schleppzuges in die linke Brückenöffnung hineinfuhr. Abgesehen davon, daß er zumindest jetzt nicht mehr damit rechnen konnte, der nur noch etwa 90 m oberhalb befindliche Schleppzug werde noch vor seiner Vorbeifahrt an diesem die Vorauffahrt aufnehmen, begab er sich mit diesem Manöver in eine Lage, in der seine Ausweichmöglichkeiten durch die Brückenpfeiler erheblich eingeschränkt waren und ihm außerdem jede rasche Reaktion auf ein erneutes Verfallen des Schleppzuges wegen des am Unfalltag hohen Wasserstandes sowie wegen der starken Neerströmung im Brückenbereich gefährlich werden konnte. Falsch war es nach den rechtlich zutreffenden

Ausführungen des Berufungsgerichts sodann weiter, wie er im Brückenbereich auf das erneute Abgehen des MS "Helena" zur Strommitte hin reagiert hat. Auch läßt sich diese Reaktion nicht, wie die Revision meint, als eine Maßnahme des letzten Augenblicks entschuldigen. Insoweit beachtet sie nicht, daß die falschen Manöver des Bergfahrs im Brückenbereich in einer Gefahrenlage begangen worden sind, für die er infolge seiner zu großen Annäherung an den Schleppzug mitverantwortlich gewesen ist.

IV. Das Berufungsgericht hat es bei der Abwägung der Schwere des auf seiten des Beklagten zu 2 und der Führung des TMS "Viking" obwaltenden Verschuldens zum Nachteil der letzteren als einen "schwerwiegenden Fehler" ins Gewicht fallen lassen, daß sie nicht die mittlere Brückenöffnung benutzt hat. Insoweit liegt jedoch, wie vorstehend ausgeführt wurde, ein Fehler der Führung des TMS "Viking" nicht vor. Schon deshalb kann die Schuldverteilung des Berufungsgerichts keinen Bestand haben. Das nötigt allerdings nicht dazu, die Sache an das Berufungsgericht zurückzuverweisen. Vielmehr kann der Senat die Schuldverteilung selbst vornehmen, da alle insoweit bedeutsamen Tatsachen feststehen. Danach geht im wesentlichen zu Lasten des Beklagten zu 2 (und damit auch der Beklagten zu 1 als Eignerin des Schleppbootes), daß er, obwohl er durch den Ort des Aufpackens und die praktisch ausgefallene Steuerfähigkeit des MS "Helena" zu besonderer Sorgfalt verpflichtet war, keine wirksamen Maßnahmen gegen das wiederholte Verfallen dieses Fahrzeugs getroffen und dadurch über einen längeren Zeitraum eine unsichere und gefährliche Lage für die durchgehende Schifffahrt geschaffen hat. Demgegenüber ist zu Lasten der Klägerin zu bewerten, daß die Führung des TMS "Viking" in diese Lage unter offenkundiger Fehleinschätzung der Gegebenheiten

des Falles hineingefahren ist und sodann außerdem falsch reagiert hat. Allein deshalb wiegt aber ihr Verschulden an dem Schiffsunfall nicht nennenswert schwerer als das des Schleppzugführers. Es erscheint daher angemessen, den Havarieschaden der Klägerin zwischen dieser einerseits sowie den Beklagten zu 1 und zu 2 andererseits hälftig zu teilen.

Stempel

Fleck

Dr. Bauer

Dr. Kellermann

Bundschuh