

Nachschlagewerk: ja
BGHZ: nein

RheinSchPolVO 1970 §§ 1.04, 7.02 und 7.06

- a) Zu dem Umfang der Befestigungspflicht eines Streckenschubbootes bei dem Ablegen von Schubleichtern auf einem - bewachten - Schubleichterliegeplatz.
- b) Zu dem Umfang der Sicherungspflicht eines Hafenschubbootes, das einen Schubleichter aus einer Zusammenstellung von mehreren stillliegenden Schubleichtern herausholt.

BGH, Urt. v. 29. Mai 1978 - II ZR 170/76 - Rheinschiffahrtsobergericht Köln
Rheinschiffahrtsgericht
Duisburg-Ruhrort

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 170/76

URTEIL

Verkündet am

29. Mai 1978

Justizobersekretärin

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

1. der G [REDACTED] E [REDACTED] und H [REDACTED] Gesellschaft
des Bürgerlichen Rechts, bestehend aus den Gesellschaftern:

a) T [REDACTED] Aktiengesellschaft, vorm. A [REDACTED] T [REDACTED]-H [REDACTED],
K [REDACTED]-W [REDACTED]-Straße [REDACTED], D [REDACTED],

b) T [REDACTED]-N [REDACTED] AG, H [REDACTED]- und W [REDACTED]werke, E [REDACTED]
Straße [REDACTED], O [REDACTED],

c) R [REDACTED] AG, R [REDACTED] Straße [REDACTED], E [REDACTED],

vertreten durch die G [REDACTED] E [REDACTED] und
H [REDACTED] GmbH, F [REDACTED]-L [REDACTED]-Straße [REDACTED], D [REDACTED], diese
vertreten durch die Geschäftsführer Paul C [REDACTED]
und Helmut S [REDACTED], ebenda,

2. des Kapitäns Kurt A [REDACTED], D [REDACTED], zu laden bei der
Beklagten zu 1,

Beklagten und Revisionskläger,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

gegen

die E [REDACTED] W [REDACTED]-T [REDACTED] b. v., R [REDACTED] (Niederlande),

vertreten durch ihren Vorstand Dr. v [REDACTED] d [REDACTED] B [REDACTED],

Klägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

Streithelfer der Klägerin:

1. die Schiffseigner Richard v [REDACTED] G [REDACTED], André v [REDACTED] Gi [REDACTED]
und Antonius v [REDACTED] Gie [REDACTED], G [REDACTED] Nr. [REDACTED],
Ridderkerk (Niederlande),

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

2. die H [REDACTED] Reederei GmbH, H [REDACTED]straße [REDACTED], Du [REDACTED],
vertreten durch ihre Geschäftsführer Dr. H [REDACTED] und
Dr. K [REDACTED], ebenda,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

- 2 -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofes hat auf die mündliche Verhandlung vom 29. Mai 1978 durch den Vizepräsidenten des Bundesgerichtshofes Stimpel und die Richter Dr. Bauer, Dr. Kellermann, Bundschuh und Dr. Skibbe

für Recht erkannt:

Die Revision gegen das Urteil des Rheinschiffahrtsobbergerichts Köln vom 17. September 1976 wird auf Kosten der Beklagten zurückgewiesen. Diese haben als Gesamtschuldner auch die außergerichtlichen Kosten der Streithelfer im Revisionsrechtszug zu tragen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Klägerin ist Ausrüster der Schubleichter "EWT 50" und "EWT 62" (beide: 67 m lang; 9,5 m breit; 1.698 t). Diese befanden sich am 7. Februar 1974 (SL "EWT 50" mit 1.453 t Erz und SL "EWT 62" mit 1.527 t Erz beladen) auf dem linksrheinischen Schubleichterliegeplatz "Orsoy" etwa bei Strom-km 793. Dort hatte sie das Streckenschubboot "Herakles" der Streithelfer zu 1 gegen 7 Uhr morgens - mit den platten Achterschiffen aneinandergesekoppelt - abgelegt. Die Besatzung des Schubbootes hatte die Leichter dadurch gesichert, daß sie vorn und achtern jeweils einen Anker gesetzt und den vorderen Leichter ("EWT 50") mit der Steuerbordseite an den - beladenen - SL "P 2" gemehrt hatte. Dieses Fahrzeug hatte sich bei der Ankunft der "EWT"-Leichter bereits auf dem Schubleichterliegeplatz befunden und seinerseits zwei Buganker sitzen. Gegen 18.45 Uhr wollte das Hafenschubboot "T. II", dessen Eigner die Beklagten zu 1 sind und das der Beklagte zu 2 verantwortlich geführt hat, SL "P 2" zum Löschen in den Hafen



Schwelgern bugsieren. Dazu koppelte der Beklagte zu 2 sein Fahrzeug am Heck von SL "P 2" an. Sodann ließ er die Mehrdrähte zwischen SL "P 2" und SL "EWT 50" lösen und anschließend die beiden Buganker von SL "P 2" herausdrehen. Etwa zur gleichen Zeit passierte der mit vier beladenen Schubleichtern zu Berg kommende Schubverband "Franz H[REDACTED] 15" der Streithelferin zu 2 die Backbordseite der "EWT"-Leichter. Diese waren nach dem Lösen der Mehrdrähte etwas abgetrieben und fielen nach der Vorbeifahrt des Schubverbandes quer in Richtung rechtes Ufer. Damit versperrten sie dem Talfahrer MS "U[REDACTED]" den Weg. Dieser stieß gegen SL "EWT 50". Beide Fahrzeuge erlitten erhebliche Schäden.

Die Klägerin verlangt von den Beklagten ihren Unfallschaden und - aus abgetretenem Recht - den der Interessenten des MS "U[REDACTED]" ersetzt. Sie wirft dem Beklagten zu 2 vor, er habe es beim Herauslösen des SL "P 2" aus dem zwischen diesem Fahrzeug und den "EWT"-Leichtern gebildeten Päckchen schuldhaft unterlassen, für ein sicheres Stillliegen der "EWT"-Leichter zu sorgen. Die Klägerin hat beantragt, die Beklagten als Gesamtschuldner zur Zahlung von 129.173,40 hfl nebst Zinsen zu verurteilen, die Beklagten zu 1 dinglich mit dem Schubboot "T[REDACTED] II" sowie im Rahmen des § 114 BinnSchG beschränkt persönlich haftend, den Beklagten zu 2 hingegen unbeschränkt haftend.

Demgegenüber haben die Beklagten behauptet, daß allein die Führer des Schubbootes "H[REDACTED]" und des Schubverbandes "Franz Haniel 15" die Kollision zwischen MS "U[REDACTED]" und SL "EWT 50" verschuldet hätten. Der Schiffer von SB "H[REDACTED]" habe die beiden "EWT"-Leichter beim Ablegen nicht so sichern lassen, daß sie bei einem Lösen der Mehrdrähte zu SL "P 2" nicht hätten abtreiben können. Der Schubverbandsführer habe mit dem Schraubenstrahl den Kopf der Leichter getroffen und dadurch deren Querfallen bewirkt.

Die Beklagten zu 1 haben in Kenntnis der Klageforderung SB "T[REDACTED] II" zu neuen Reisen ausgesandt.

Das Rheinschiffahrtsgericht hat den Klageanspruch dem Grunde nach zu einem Drittel, das Rheinschiffahrtsobergericht hat ihn in vollem Umfange für gerechtfertigt erklärt. Mit der Revision erstreben die Beklagten weiterhin die Abweisung der Klage. Die Klägerin und die Streithelfer haben beantragt, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

I. Nach Ansicht des Berufungsgerichts hat der Beklagte zu 2 als Schiffsführer des SB "T[REDACTED] II" die ihm nach § 1.04 RheinSchPolVO obliegende allgemeine Sorgfaltspflicht verletzt und hierdurch den Zusammenstoß zwischen MS "Union" und SL "EWT 5" verursacht. Obwohl er befürchtet habe, daß die "EWT"-Leichter nicht liegenbleiben würden, wenn er SL "P 2" verschleppe, habe er die Mehrdrähte lösen lassen, anstatt zunächst die beiden Leichter aus dem Päckchen abziehen und sie auf andere Weise zusätzlich zu befestigen. Hingegen treffe den Schiffsführer des SB "H[REDACTED]" kein Vorwurf an dem Schiffszusammenstoß. Dieser habe die "EWT"-Leichter ordnungsgemäß abgelegt, so daß auf seiner Seite kein zu Lasten der Klägerin gehendes Mitverschulden in Betracht komme.

II. Die Revision wendet sich gegen diese Ausführungen ohne Erfolg.

1. Nach § 7.02 RheinSchPolVO müssen stillliegende Fahrzeuge und, wie die teilweise Neufassung der Vorschrift zum 1. Oktober 1974 (VkB1. 1974, 600) besonders verdeutlicht, Fahrzeugzusammenstellungen sicher verankert oder festgemacht werden. Diese Pflicht trifft beim Ablegen eines Schubleichters oder einer Zusammenstellung von

mehreren Schubleichtern grundsätzlich die Führung des Schubbootes, da die Leichter regelmäßig keine eigene Besatzung haben. Auch wird sie hiervon nicht schon durch die Anwesenheit eines Wachschiffes auf dem Liegeplatz befreit. Zwar entbindet sie das Vorhandensein eines solchen Fahrzeugs von der Verpflichtung, selbst eine Wache für die abgelegten Leichter aufzustellen (§ 7.06 Nr. 2 RheinSchPolVO), bis ein Dritter die Leichter in seine Obhut übernommen und nunmehr für deren Bewachung zu sorgen hat. Jedoch handelt es sich bei dem Ablegen eines Schubleichters oder einer Zusammenstellung von mehreren Schubleichtern (noch) um ein Manöver des Schubbootes. Hierfür trägt aber dessen Führung die Verantwortung. Sie muß deshalb alle Vorsichtsmaßregeln treffen, welche die allgemeine Sorgfaltspflicht und die berufliche Übung gebieten, damit andere Fahrzeuge durch den oder die abgelegten Leichter nicht beschädigt, gefährdet oder behindert werden (§ 1.04 RheinSchPolVO; vgl. außerdem Satz 1 der bereits erwähnten Neufassung des § 7.02 RheinSchPolVO). Jedoch folgt daraus nicht, daß ein Schubleichter oder eine Zusammenstellung von mehreren Schubleichtern stets schon auf den eigenen Ankern sicher stilliegen muß, was bei einem - zulässigerweise (vgl. § 7.01 Nr. 1 und Nr. 2 a Rheinschiffs-Untersuchungsordnung vom 26. März 1976 - BGBl. I 776) - lediglich mit einem Buganker ausgerüsteten Leichter ohnehin kaum möglich sein dürfte (vgl. Bemm/Kortendick, Rheinschiffahrtspolizeiverordnung 1970 § 7.02 Anm. A 1). Vielmehr kann deren Sicherung auch dadurch erfolgen, daß einzelne Leichter - zusätzlich oder ausschließlich - mit Drähten an Land oder an einem anderen Stillieger festgemacht werden, wodurch allerdings die Sicherheit des stillliegenden Fahrzeugs selbst nicht beeinträchtigt werden darf. Auch ist nach dem angefochtenen Urteil das seitliche Befestigen eines abzulegenden Schubleichters an einem Stillieger durchaus schiffahrtsüblich (vgl. ferner SenUrt. v. 17. 1. 63 - II ZR 48/61, LM BinnSchStrO Nr. 1 = VersR 1963, 352 sowie Wassermeyer,

Der Kollisionsprozeß in der Binnenschifffahrt 4. Aufl. S. 288/289 und 306 f). Dem steht nicht, wie die Revision meint, die Schifffahrtspolizeiliche Verordnung für die Rheinschifffahrt über die Sicherheitsanforderungen an Fahrzeuge der Schubschifffahrt vom 12. Juli 1973 (VkB1. S. 601) entgegen, die zum Unfallzeitpunkt die damals geltenden Bestimmungen der Untersuchungsordnung für Rheinschiffe und -flöße vom 30. April 1950 - BGB1. I 371 für Schubverbände ergänzt hat und bei der Neufassung der letzteren durch die Rheinschiffs-Untersuchungsordnung vom 26. März 1976 in diese eingearbeitet worden ist. Die Verordnung vom 12. Juli 1973 regelte im wesentlichen die technische Ausrüstung, die Besatzungsstärke und die zulässigen Abmessungen von Schubverbänden. Ihr Inhalt besagt jedoch nichts über die Art und Weise einer sicheren Befestigung eines solchen Verbandes oder der von ihm abgelegten Leichter. Entgegen der Ansicht der Revision ist ferner ohne Bedeutung, daß das Wasser- und Schifffahrtsamt Wesel und - ihm folgend - die Wasserschutzpolizeistation Duisburg in dem strafrechtlichen Ermittlungsverfahren gegen die Schiffsführer von SB "Thyssen II" und SB "Herakles" die Auffassung vertreten haben, Schubleichter müßten bereits von den Ankern sicher gehalten werden, wogegen Mehrdrähte üblicherweise nur ein Gegeneinanderschlagen benachbarter Leichter zu verhindern hätten. Diese Auffassung findet in den Vorschriften der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung keine Stütze. Die Revision meint daher zu Unrecht, es sei Pflicht der Führung des Streckenschubbootes, die von ihr abgelegten Schubleichter stets bereits so mit den Ankern zu sichern, daß die Leichter ordnungsgemäß liegenblieben, wenn das Hafenschubboot die Mehrdrähte innerhalb eines Päckchens löse.

2. Will ein Hafenschubboot einen Schubleichter aus einem stillliegenden Leichterpäckchen herausholen, so hat seine Führung - auch beim Vorhandensein eines Wachschißes-

grundsätzlich dafür zu sorgen, daß die zurückbleibenden Fahrzeuge sowohl während des Manövers als auch danach gegen jede gefährliche Veränderung ihrer Lage, insbesondere gegen ein Abtreiben, ausreichend gesichert sind. Diese Verpflichtung ergibt sich ebenfalls aus der allgemeinen Sorgfaltspflicht der Schiffsführer (§ 1.04 Rhein-SchPolVO). Sie beruht letztlich darauf, daß das Hafenschubboot bei einem solchen Manöver in den Bestand des Päckchens eingreift. Das berücksichtigt die Revision nicht genügend, soweit sie Zweifel gegen das Bestehen einer derartigen Verpflichtung der Führung des Hafenschubbootes äußert. Ferner beachtet sie in diesem Zusammenhang nicht, daß die Schubbootführung beim Herausholen eines Schubleichters aus einem Leichterpäckchen von der Lage auszugehen hat, die sie unmittelbar vor Beginn des Manövers antrifft. Auch kann sie sich hierbei wegen der verschiedenen Möglichkeiten, einen Leichter zu befestigen, nicht ohne vorherige sorgfältige Prüfung darauf verlassen, daß jedes Fahrzeug des Päckchens schon von dem eigenen Anker sicher gehalten wird. Sie darf daher Mehrdrähte zu einem anderen Fahrzeug des Päckchens erst dann lösen lassen, wenn sie sicher sein kann, daß hierdurch das ordnungsgemäße Stillliegen aller Leichter des Päckchens nicht nachteilig beeinflusst wird.

3. Beurteilt man den Streitfall anhand der vorstehend aufgezeigten Grundsätze, so ergibt sich, daß der Beklagte zu 2 als Schiffsführer des SB "Thyssen II" das Abtreiben der beiden "EWT"-Leichter und damit die Kollision zwischen MS "U" und SL "EWT 5" verschuldet hat, hingegen die Führung von SB "H" kein Verschulden an dem Schiffszusammenstoß trifft. Die letztere hat nach den rechtlich einwandfreien Feststellungen des Berufungsgerichts beim Ablegen der "EWT"-Leichter diese durch das Setzen je eines Ankers am Bug und am Heck der Einheit sowie durch das Ausbringen von Mehrdrähten zu SL "P 2" ordnungsgemäß

gesichert. Demgegenüber hat der Beklagte zu 2 beim Lösen der Mehrdrähte nichts für ein weiteres sicheres Stillliegen der "EWT"-Leichter getan, was um so mehr geboten gewesen wäre, als er - nach den weiteren Feststellungen des Berufungsgerichts - schon vor Beginn des von ihm beabsichtigten Manövers Bedenken hatte, daß die Leichter liegenbleiben würden, wenn er deren Drahtverbindung zu SL "P 2" beseitige. Mit Recht hat daher das Berufungsgericht den Klageanspruch dem Grunde nach in vollem Umfange für gerechtfertigt erklärt.

Stempel

Dr. Bauer

Dr. Kellermann

Bundschuh

Dr. Skibbe