

44

Nachschlagewerk: ja

BGHZ: nein

RheinSchPolVO § 2 Nr. 4, § 4

Sackt bei Nacht und hohem Wasserstand ein Anhangkahn ab und nimmt er dabei seinen Schlepper mit, der sich in gefahrbringender Weise vor die Gleisanlagen einer Werft hingelegt hatte und mit dem Absacken rechnen mußte, so sind der Eigner und der Schiffsführer des Kahn wegen einer unterlassenen Wahrschau des Kahnschiffers gegenüber dem Schlepper jedenfalls dann für den durch das Absacken an den Gleisanlagen entstandenen Schaden nicht verantwortlich, wenn die Gefahrenlage des Schleppers für den Anhangschiffer nicht ohne weiteres erkennbar ist.

BGH, Urt. v. 7. Dezember 1967 - II ZR 189/65 -

Rheinschiffahrtsgericht

Duisburg-Ruhrort

Rheinschiffahrtsobergericht

Köln

44

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 189/65

URTEIL

Verkündet am

7. Dezember 1967

Heil,
Justizhauptsekretär
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der M[REDACTED] Schiffswerft und Maschinenfabrik
Heinrich B[REDACTED] & Söhne, M[REDACTED]/über T[REDACTED],

Klägerin und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

1.

2.

3. den Schiffseigentümer W. U [REDACTED]
vom SK "V[REDACTED]", D[REDACTED],

4. den Schiffsführer Martin U [REDACTED]
vom SK "V[REDACTED]", Ma[REDACTED], K[REDACTED], [REDACTED],

Beklagten und Revisionsbeklagten,

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

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 7. Dezember 1967 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Dr. Fischer und der Bundesrichter Dr. Nörr, Dr. Bukow, Dr. Schulze und Stimpel für Recht erkannt:

Die Hauptsache wird in Höhe des Betrages von 65.000 DM und hinsichtlich der Feststellungsklage für erledigt erklärt.

Im übrigen wird die Revision der Klägerin gegen das Urteil des Rheinschiffahrtsobergerichts in Köln vom 7. September 1965 zurückgewiesen.

Der Klägerin werden die Kosten des Revisionsverfahrens im Rahmen der gegen die Beklagten zu 3 und 4 gerichteten Revision auferlegt. Das gilt auch insoweit, als die Hauptsache für erledigt erklärt ist.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Am 18./19. Februar 1962 erlitt die Klägerin, die bei M. am Rheinstrom eine Schiffswerft betreibt, Schäden an ihren in den Strom hineingehenden Gleisanlagen. Wegen dieser Schäden, die sie mit 95.009,05 DM Reparaturkosten und mit 77.759,50 DM entgangenem Gewinn, zusammen also mit 172.768,55 DM beziffert, nimmt sie die Beklagten zu 3 und 4 mit einem Restbetrag von noch 65.768,55 DM in Anspruch, nachdem ihr von dem Eigentümer



der Schleppboote "I[REDACTED]" und "E[REDACTED]" zunächst außerhalb des Rechtsstreits der Betrag von 42.000 DM und dann während des Revisionsverfahrens der weitere Betrag von 65.000 DM erstattet worden ist.

Am 18. Februar 1962 fuhr der Motorschlepper "E[REDACTED]" (400 PS, 13 t) mit dem 1472 t großen, beladenen Schleppkahn "V[REDACTED]" im Anhang auf dem Rhein zu Berg. Dem Schlepper war der Motorschlepper "I[REDACTED]" (150 PS, 9 t) vorgespannt. SK "V[REDACTED]" gehört dem Beklagten zu 3 und wurde vom Beklagten zu 4 geführt. Diese beiden Beklagten werden künftig als die Beklagten bezeichnet.

Gegen 19.00 Uhr, bei Dunkelheit, ging der Schleppzug bei M[REDACTED] vor Anker. Es herrschte hoher Wasserstand. Während der Nacht sackte der Schleppzug oder ein Teil davon ab. Der Anker von "I[REDACTED]" verfring sich in den Gleisanlagen der Klägerin, wodurch diese bei dem am anderen Morgen unternommenen Versuch, den Anker zu bergen, beschädigt wurden.

Zur Begründung ihres Anspruchs hat die Klägerin behauptet, der aus "I[REDACTED]", "E[REDACTED]" und "V[REDACTED]" bestehende Schleppzug habe vor dem Gelände ihrer Schiffswerft, innerhalb der Ankerverbotszone, über den in den Strom geführten Gleisen 1 bis 10 geankert. Die Anker der drei Fahrzeuge des Schleppzuges hätten nicht gehalten. Dadurch seien die Fahrzeuge nachts rheinabwärts abgetrieben, wodurch sich die Anker in den Gleisen der Werft verfangen, diese beschädigt und teilweise aus der Verankerung gerissen hätten. Als das Boot "I[REDACTED]" am nächsten Morgen versucht habe, durch gewaltsame Manöver den Anker aus den Gleisen wieder freizubekommen, seien Anker und Strang noch mehr in die Gleise geraten und hätten dadurch den ohnehin

schon entstandenen Schaden an der Gleisanlage noch vergrößert.

Die Beklagten bestreiten jede Ersatzpflicht. SK "V[REDACTED]" sei ordnungsgemäß außerhalb der Ankerverbotszone vor Anker gelegen. Nicht bewiesen sei, daß der Kahn abgetrieben sei und dabei seine Schlepper mitgezogen habe. Selbst wenn er etwas abgesackt sei, sei dies bei dem hohen Wasserstand und der Möglichkeit der Beeinträchtigung durch nächtliche Radarfahrer nicht auf ein schuldhaftes Verhalten des Kahnschiffers zurückzuführen. Für ein schuldhaftes Verhalten der Schleppzugführung bei der Auswahl des Ankerplatzes sei der Kahnführer nicht verantwortlich. Er habe von seinem Standort aus die Ankerverbotstafel nicht erkennen können und habe davon ausgehen dürfen, daß sich die Schlepper ordnungsgemäß sicher hinlegten, evtl. miteinander oder irgendwo festmachten.

Das Rheinschiffahrtsgericht hat die Klage gegen Eigner und Führer von SK "V[REDACTED]" abgewiesen. Die Berufung der Klägerin hatte keinen Erfolg. Mit der Revision erstrebt die Klägerin die Verurteilung der Beklagten zur Zahlung des Restbetrages von 65.758,55 DM nebst Zinsen. Sie beantragt ferner, die Hauptsache in Höhe von 65.000 DM sowie hinsichtlich eines Feststellungsantrages (auf Ersatz weiteren Schadens) für erledigt zu erklären. Die Beklagten bitten, die Revision zurückzuweisen. Dem Antrag auf Erledigterklärung haben sie sich angeschlossen.

Entscheidungsgründe:

I. Das Berufungsgericht stellt fest, daß zum Schutze der in einer Breite von 75 m in den Strom hineinragenden

Gleise der klägerischen Werft eine Ankerverbotstafel angebracht sei. Nach § 84 RhSchPVO sei von dieser Stelle aus auf eine Strecke von etwa 100 m oberhalb bis etwa 100 m unterhalb das Ankern verboten. Am Abend vor dem Unfall hätten das Boot "I[REDACTED]" noch im Verbotsbereich nahe der südlichen Begrenzung und das am Strang mit "I[REDACTED]" verbundene Boot "E[REDACTED]" noch innerhalb der nördlichen Begrenzung der Ankerverbotszone Anker gesetzt gehabt. Nicht erwiesen sei, daß "E[REDACTED]" noch in den Gleisanlagen geankert habe. Es könne dahingestellt bleiben, ob der mindestens 100 m hinter "E[REDACTED]" hängende SK "V[REDACTED]" am Abend außerhalb oder gerade noch innerhalb der Ankerverbotszone vor Anker gegangen sei. Jedenfalls sei der Kahn beim Ankersetzen nicht in den Bereich der Gleisanlagen gelangt. In der Nacht sei SK "V[REDACTED]" wegen seines Gewichts, des hohen Wasserstandes und möglicherweise auch unter der Einwirkung vorbeifahrender Radarschiffe um etwa 60 m abgesackt und habe dabei die Boote mitgezogen, so daß "I[REDACTED]" mit ihrem Anker in die Gleise geraten sei. Dabei hätten sich die Stränge, die am Abend locker gewesen seien, gestrafft. Das Boot "I[REDACTED]" habe dann über 10 - 15 Minuten durch Hin- und Herfahren den vergeblichen Versuch gemacht, seinen Anker hochzuholen. Durch diese Manöver seien erhebliche Schäden an den Gleisanlagen entstanden, ehe schließlich die Ankerkette gekappt worden sei. Für den Schiffsführer des SK "V[REDACTED]" sei es zwar nicht unvorhersehbar gewesen, daß sein Kahn abtreiben und die Boote mitziehen würde. Das reiche aber nicht aus, um die adäquate Kausalität zwischen dem Ankern des Kahns und dem Verfangen des Ankers von "I[REDACTED]" in den Gleisen anzunehmen. Es sei nicht erwiesen, daß der Kahnführer die nicht stark beleuchtete An tafel habe sehen können. Für ihn seien keine Anhaltspunkte gegeben gewesen, aus denen er auf eine verbotswidrige Anordnung des Schleppzugführers habe schließen müssen. Es

müsse als ein für ihn nicht zu erwartendes, völlig außerhalb des normalen Geschehensablaufs liegendes Ereignis angesehen werden, wenn durch Absacken des Kahns bei Nacht infolge verbotswidrigen Ankerns der Boote der Schaden an den Gleisen ausgelöst worden sei.

II. Die Revision legt dar, SK "V[REDACTED]" habe innerhalb der Verbotsszone geankert; nach der Aussage des Zeugen Uwe K[REDACTED] sei "E[REDACTED]" in Höhe des Ankerverbotsschildes gelegen; da "V[REDACTED]" 100 m hinter "E[REDACTED]" gehangen sei, habe "V[REDACTED]" innerhalb des Verbotsbereichs geankert. Damit greift die Revision in unzulässiger Weise die Beweiswürdigung des Berufungsgerichts an. Im Berufungsurteil (S. 19) ist ausgeführt, die Aussage des Zeugen K[REDACTED] reiche für eine Feststellung, daß "E[REDACTED]" noch in den Gleisanlagen geankert habe, nicht aus. Vielmehr hält dies das Berufungsgericht unter rechtlich einwandfreier Beweiswürdigung gerade nicht für bewiesen. Da sich das Ankerverbotsschild etwa in der Mitte der Gleisanlage von 70 m Breite befand und nicht erwiesen ist, daß "E[REDACTED]" innerhalb der Gleisanlagen geankert hat, ist im Hinblick auf die Beweisfälligkeit der Klägerin davon auszugehen, daß am Abend der Anker des 20 m langen Bootes "E[REDACTED]" mehr als 30 bis 40 m unterhalb der Verbotstafel auf Grund lag. Selbst wenn man mit der Revision davon ausgeht, daß "V[REDACTED]" nur 100 m hinter "E[REDACTED]" gehangen habe, hat die Klägerin demnach nicht bewiesen, daß "V[REDACTED]" innerhalb des sich bis etwa 100 m unterhalb der Tafel erstreckenden Ankerverbotsbereichs geankert hat. Die Lage des Kahns zur Nachtzeit ist daher nicht zu beanstanden, auch nicht unter dem rechtlichen Gesichtspunkt des § 68 RhSchPVO, dessen Verletzung die Revision rügt. Nach dieser Vorschrift ist das Stillliegen von Fahrzeugen in der Nähe von Schiffswerften verboten, sofern deren Betrieb gestört werden würde. Durch das

Ankerverbotsschild ist der Schutzbereich der Werft gekennzeichnet; "V[REDACTED]" lag, wie zu Lasten der beweispflichtigen Klägerin zu unterstellen ist, außerhalb dieses Schutzbereichs und daher nicht in der "Nähe", sondern erheblich unterhalb der Werft.

Offenbleiben kann die Annahme des Berufungsgerichts, zwischen dem Ankern und Absacken des Kahns und dem Verfangen des Bootes "L[REDACTED]" in den Gleisen fehle es an einem adäquaten Kausalzusammenhang (vgl. dazu insbes. BGHZ 3, 261). Diese Frage bedarf keiner näheren Erörterung. Denn nach dem vom Berufungsgericht festgestellten Sachverhalt ist jedenfalls ein Verschulden des beklagten Kahnführers nicht bewiesen. Zwar mußte der Kahnführer bei dem Hochwasser damit rechnen, daß sein Kahn etwas abtrieb und dabei die Boote mitnahm. Von dem Kahn selbst, für dessen sichere Führung der Kahnführer verantwortlich war (§ 2 Nr. 4 Abs. 2 Satz 2 RhSchPVO), gingen beim Absacken keine Gefahren für die Gleisanlage der Klägerin aus. Unter diesen Umständen beruht das Abtreiben des Kahns als solches nicht auf einem vorwerfbaren nautischen Verhalten der Kahnführung. Sache der Bootsführer und nicht Sache des Anhangschiffers war es, zu prüfen, ob das Abtreiben der Boote Gefahren mit sich brachte. Auf die Möglichkeit, daß der Kahn in der Nacht abgehen und die Boote mitnehmen konnte, brauchte der Kahnführer die Bootsführer nicht hinzuweisen, da nach den Feststellungen im angefochtenen Urteil (S. 25) dies den Bootsführern nach den Ereignissen der vorhergehenden Nacht bekannt war. Die Strangverbindung, in der der Kahn mit dem Boot "E[REDACTED]" und dieses mit dem Boot "L[REDACTED]" stand, hätten unter dem Gesichtspunkt der allgemeinen Sorgfaltspflicht (§ 4 RhSchPVO, § 276 BGB) dem Kahnführer nur dann Anlaß zu einer Wahrschau an die Bootsführer geben müssen, wenn er gewußt hätte, daß "L[REDACTED]" infolge seiner

Lage bei einem etwaigen Absacken die Gleisanlage gefährden werde. Ein solches Wissen ist aber nicht bewiesen. Das Berufungsgericht hält es ohne Rechtsfehler nicht einmal für erwiesen, daß der beklagte Kahnführer von seinem Standort aus in der Dunkelheit die Ankerverbotstafel, die nicht stark beleuchtet gewesen sei, habe sehen können. Die Revision meint zwar, der Kahnführer habe wissen müssen, daß sich dort eine Werft befinde. Es kann dahinstehen, ob dem zuzustimmen ist. Jedenfalls war der beklagte Kahnführer nicht verpflichtet, Nachforschungen darüber anzustellen, wo sich das weit vor ihm liegende Boot "I [REDACTED]", das er nach seiner nicht widerlegten Behauptung nicht hat sehen können (Stra 5), hingelegt hat und ob sein mögliches Abtreiben irgendeine Gefahr für andere mit sich bringen konnte. Die Ansicht der Revision, die auf eine Wahrschaulpflicht des Anhangschiffers gegenüber dem Schlepper wegen gefahrbringender Lage des Schleppbootes hinausläuft, überspannt dann die Sorgfaltspflicht des Anhangschiffers, wenn diesem die gefahrenträchtige Lage des Bootes im Falle des Abtreibens nicht ohne weiteres erkennbar ist.

III. Hiernach ist die Revision nicht begründet.

Da sich die Beklagten dem Antrag der Klägerin, den Rechtsstreit in Höhe des Betrages von 65.000 DM und hinsichtlich der Feststellungsklage für erledigt zu erklären, angeschlossen haben, war dem Antrag zu entsprechen.

Die Kostenentscheidung beruht auf § 97 Abs. 1 und
§ 91 a Abs. 1 Satz 1 ZPO.

Dr. Fischer

Dr. Nörr

Dr. Bukow

Dr. Schulze

Stempel