

II ZR 206/62

Verkündet
am 9. Dezember 1963
Schorm, Justizangest.
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

I m N a m e n d e s V o l k e s

In dem Rechtsstreit

1. Reederei "B[REDACTED]" GmbH, W[REDACTED] Bez. K[REDACTED],
H[REDACTED]straße [REDACTED],
2. Schiffsführer Adam Z[REDACTED] von SK "B[REDACTED]",
Beklagte und Revisionskläger,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

C[REDACTED] N[REDACTED] F[REDACTED] R[REDACTED], S[REDACTED]
I[REDACTED],

Klägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

Streithelfer:

1. Fa. R[REDACTED] GmbH, vertreten durch den Geschäftsführer,
L[REDACTED], Am W[REDACTED], H[REDACTED],
2. Gustav W[REDACTED], Schiffsführer, K[REDACTED] ([REDACTED]),
P[REDACTED],

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Freiherr v. [REDACTED] -

hat der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die
mündliche Verhandlung vom 9. Dezember 1963 unter Mitwir-
kung des Senatspräsidenten Dr. Fischer und der Bundes-
richter Dr. Hörr, Liesecke, Dr. Bukow und Dr. Schulze
für Recht erkannt:

- 1 a -

Die Revision der Beklagten gegen das Urteil des 3. Zivilsenats des Oberlandesgerichts - Rheinschiffahrtsobergerichts - Karlsruhe vom 3. August 1962 wird zurückgewiesen.

Den Beklagten werden als Gesamtschuldnern die Kosten des Berufungs- und Revisionsverfahrens einschließlich der Kosten der Nebeninterventionen auferlegt.

Von Rechts wegen

- 2 -

Tatbestand:

Die Beklagte zu 1 ist Eigentümerin, der Beklagte zu 2 war zur Zeit des Unfalls verantwortlicher Schiffsführer des 1594 t großen Schleppkahnes "B[REDACTED]" (Länge 86,24 m, Breite 11,25 m), der sich am 4. April 1957 mit einer Ladung von 1596 t bei einem Tiefgang von 2,40 m hinter dem Schleppboot "Br[REDACTED]" auf der Talfahrt von Straßburg nach Mannheim befand. Ausrüsterin des Bootes ist die Klägerin. Neben dem auf erster und einziger Länge steuerbordscits hängenden Kahn "B[REDACTED]" schleppte der der Streithelferin Firma R[REDACTED] GmbH gehörende, von dem Streithelfer Gustav W[REDACTED] verantwortlich geführte, 1240 t große Schleppkahn "E[REDACTED]" (Länge 77 m, Breite 10,07 m). Der Kahn "E[REDACTED]" war ebenfalls beladen und hatte einen Tiefgang von 2 m. Die beiden nebeneinander hängenden Schleppkähne, deren Vorschiffe auf gleicher Höhe gemehrt waren, hingen auf etwa 30 bis 40 m langen Schleppsträngen, die auf den Innenpollern der Kähne festgesetzt waren. Der größere Kahn "B[REDACTED]", dessen Hinterschiff über das Hinterschiff des Kahnes "E[REDACTED]" herausragte, ist mit einem Dreiflächen-Hitzler-Ruder ausgerüstet, während der Kahn "Emil" ein Einflächennruder hat. Der Pegelstand Straßburg betrug am Unfalltag 2,60 m.

Bei der Umfahrung des sich von Rhein-km 348 bis über km 349 erstreckenden, badischerseits liegenden Auergrundes folgten die beiden Kähne nicht mehr dem Kurs ihres Schleppbootes und lagen steuerbordscits aus diesem Kurs heraus. Auf dem rechtsrheinischen Grund rakte dann bei km 348,7/8 der Kahn "B[REDACTED]" und beide Kähne blieben kopf vor stehen. Zu dieser Zeit fuhr dicht entlang dem linkerheini-



schen Ufer das der Klägerin gehörende Boot "E[REDACTED]" mit drei Anhangkähnen zu Berg. Nach ihrem Stehenbleiben fielen die beiden Anhangkähne des Talschleppzuges mit ihren Hinterschiffen über backbord herum. Hierbei berührte der Kahn "B[REDACTED]" mit seinem Ruder zunächst leicht das Achterschiff des ersten Anhangkahnes des Bergschleppzuges (SK "La R[REDACTED]") und schlug dann in Querlage mit seinem Achterschiff gegen das Vorschiff des zweiten Anhangkahnes des Bergzuges (SK "L[REDACTED]"). Hierbei wurden beide Kähne erheblich beschädigt. Am Boot "E[REDACTED]" entstand Drahtschaden.

Die Klägerin macht als Ausrüsterin des Motorschleppers "E[REDACTED]" und des Schleppkahnes "L[REDACTED]" die Beklagten für die Schäden haftbar, die auf dem Boot "E[REDACTED]" und dem Kahn "L[REDACTED]" infolge des Zusammenstoßes mit "B[REDACTED]" entstanden sind und die auf 16.798,40 DM beziffert werden.

Die Klägerin hat vorgetragen: Der Unfall sei darauf zurückzuführen, daß die Kähne des Bootes "Br[REDACTED]" bei Annäherung an den Auergrund ihrem Boot nicht ordnungsgemäß nachgesteuert worden seien, so daß es zum Festfahren des Kahnes "B[REDACTED]" gekommen sei. Wäre auf den Kahn "B[REDACTED]" das verhältnismäßig starke Hitzlerruder rechtzeitig nach Backbord ausgelegt worden, hätte sich der Unfall nicht ereignet.

Die auf Seiten der Klägerin dem Rechtsstreit beigetretenen Streithelfer haben ergänzend vorgetragen, daß allein die Ruderführung auf Kahn "B[REDACTED]" den Unfall herbeigeführt habe. Auf dem Kahn "E[REDACTED]" sei das Ruder schon weit oberhalb der Unfallstelle nach Backbord ausgelegt worden.

Im übrigen sei allein die Steuerwirkung des Kahns "B [REDACTED]" entscheidend gewesen, da dieser sowohl das stärkere Ruder als auch die größere Länge und den größeren Tiefgang gehabt habe.

Die Beklagten sind der Meinung, der Unfall sei allein durch das Verschulden der Schiffsführung des Kahnes "E [REDACTED]" herbeigeführt worden. Auf Kahn "B [REDACTED]" sei das Ruder rechtzeitig nach Backbord ausgedreht gewesen, um den Auergrund ordnungsgemäß umfahren zu können. Dagegen habe man auf Kahn "E [REDACTED]" die entsprechende Ruderführung unterlassen. Erst als die Besatzung des Kahnes "E [REDACTED]" seitens der Besatzung von "B [REDACTED]" gewahrschaut worden sei, habe man das Ruder auf Kahn "E [REDACTED]" nach Backbord ausgelegt. Dieses Manöver sei aber dann zu spät erfolgt. Zur Umfahrung des Auergrundes sei aber die Mitwirkung des Kahnes "E [REDACTED]" erforderlich gewesen.

Wegen des gleichen Unfalls war hinsichtlich der auf dem Kahn "B [REDACTED]" entstandenen Schäden ein Parallelprozeß vor dem Rheinschiffahrtsgericht Mannheim anhängig. In jenem Prozeß wurde der Klaganspruch der Reederei B [REDACTED] GmbH gegen die Streithelfer des vorliegenden Prozesses dem Grunde nach zu 1/3 für gerechtfertigt erklärt und die Klage im übrigen als unbegründet abgewiesen. Die Berufung beider Parteien ist zurückgewiesen worden. Gegen das Berufungsurteil ist von beiden Parteien Revision eingelegt.

Das Rheinschiffahrtsgericht hat die Klage im vorliegenden Rechtsstreit dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt.

Im Berufungsverfahren haben die Beklagten abweichend von ihrem früheren Vortrag behauptet, auch die Führung des Bootes "Br[REDACTED]" treffe ein Verschulden, da sie nicht rechtzeitig Vorkehrungen für den richtigen Kurs ihrer Kähne getroffen habe. Da die Klägerin Ausrüsterin des Bootes und die Firma R[REDACTED] (Ausrüsterin des Kähnes "E[REDACTED]") Agentin der Klägerin sei, erkläre sie, die Beklagte, hilfsweise die Aufrechnung mit ihren Gegenansprüchen wegen ihres eigenen Schadens am Kahn "B[REDACTED]".

Das Schifffahrtsobergericht hat die Berufung zurückgewiesen.

Mit der Revision verfolgen die Beklagten ihren Klageabweisungsantrag weiter. Die Klägerin und ihre Streithelfer bitten um Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe:

I. Ursächliches Verschulden der Führung von "B[REDACTED]".

1. Das Berufungsgericht hat unter anderem ausgeführt: Die Grundberührung des Kähnes "B[REDACTED]" und damit der der Klägerin entstandene Schaden seien auf das ursächliche Verschulden beider Anhangkähne zurückzuführen. Schon vor der Grundberührung seien die Kähne wegen unterlassenen Nachsteuerns dem Kurs ihres Bootes nicht gefolgt, sondern mit leichter Steuerbordlage dem Auergrund zugestrebt. "B[REDACTED]" habe wesentlich außerhalb des Fahrwassers und des für die Talfahrt üblichen Kurses gerakt. Die Führung von "B[REDACTED]" habe erst 300 m oberhalb der bei

km 348,7-8 liegenden Unfallstelle mit dem Ausdrehen ihres Ruders nach Backbord begonnen; bis das Manöver beendet gewesen sei, sei der Kahn bereits auf 200 m an die Unfallstelle herangekommen. Das Manöver sei zu spät eingeleitet worden, da bei km 348,4, wo der badische Grund schon weit in das Strombett hineinrage, die Kähne bereits außerhalb ihres Bootes gelegen hätten und "B[REDACTED]" auf 2,4 m abgeladen gewesen sei. Hätte "B[REDACTED]", wie es nautisch geboten gewesen wäre, bereits bei km 347,7 oder wenigstens bei km 348 das Ruder nach Backbord gelegt, so hätte das verhältnismäßig starke Hitzler-Ruder in kürzester Zeit den Kahn auf Backbordkurs gebracht. Mit höchster Wahrscheinlichkeit wäre der Unfall selbst dann vermieden worden, wenn auf dem Kahn "E[REDACTED]" nicht zugleich mitgesteuert worden wäre. Die Ruderwirkung des mit einem dreiflächigen Ruder ausgestatteten, über 9 m längeren Kahnes "B[REDACTED]" betrage je nach dem gewählten Ruderausschlag 60 bis 75 % gegenüber 40 bis 25 % der Ruderwirkung von "E[REDACTED]".

2. Die Revision meint, das Berufungsgericht habe seine Ansicht, "B[REDACTED]" habe das Backbord-Rudermanöver zu spät eingeleitet, nicht begründet. Die Beklagten hätten ihre Behauptung, das Ausdrehen des Ruders nach Backbord auf "B[REDACTED]" 300 m oberhalb der Unfallstelle hätte genügt, wenn "E[REDACTED]" gleichzeitig Backbordruder gehabt hätte, was nicht geschehen sei, unter Sachverständigengutachten gestellt. Mangels eigener Sachkenntnis hätte das Berufungsgericht einen Sachverständigen vernehmen müssen. Es habe nur einer unbedeutenden Abweichung des Kurses nach Backbord bedurft, da "B[REDACTED]" den Grund nur am Rande berührt habe. Es hätte also eine geringe Ruderwirkung

von "E" genügt, um "B" aus der Gefahrenzone herauszubringen. Deshalb sei das Verhalten der Führung von "B" nicht kausal.

3. Die Revisionsrüge ist nicht schlüssig. Die Revision geht zutreffend davon aus, daß sich "B", als ihr Ruder nach Backbord ausgelegt worden sei, bereits in Gefahr befunden habe. Die Gefahr ist aber durch zu spätes Rudermanöver entstanden und von der Führung von "B" bei der starken Ruderwirkung ihres Kahnés in überwiegendem Maße herbeigeführt worden. Damit ist das Verschulden der Schiffsführung von "B" gegeben, dessen Ursächlichkeit selbst dann nicht entfielen, wenn bei richtigem Verhalten der Führung von "E" der Unfall vermieden worden wäre. Die Schiffsführung von "B" hat schon dadurch den Unfall schuldhaft verursacht, daß sie eine gefährliche Lage ihres Kahnés herbeigeführt hat, die sodann den Unfall ausgelöst hat.

Da die Schiffsführungen der geschädigten Schiffe "E" und "L", wie unbestritten ist, kein Verschulden trifft, kann die Klägerin die schuldigen Besatzungsmitglieder beteiligter Schiffe und die Eigner dieser Schiffe gemäß § 823 BGB, § 92 BSchG, § 735 HGB, § 840 BGB als Gesamtschuldner in Anspruch nehmen; § 736 HGB ist in diesen Fällen nicht anzuwenden (Vortisch-Zschucke, BSchG 2. Auflage § 92 Anm. 10 d). Es bedarf daher in diesem Rechtsstreit nicht der Prüfung, ob die Führung von "E" ein ursächliches Verschulden trifft.

II. Aufrechnung.

Das Berufungsgericht hat die Geltendmachung der angeblichen Gegenforderungen der Beklagten zu 1 im anhängigen Verfahren, weil sachdienlich, zugelassen (§ 529 Abs.5 ZPO).

1. Gegenforderung wegen angeblichen ursächlichen Verschuldens der Kahnführung von "E[REDACTED]".

Im angefochtenen Urteil ist ausgeführt: Die Beklagte habe gegen die Firma R[REDACTED] GmbH als Ausrüsterin des Kahn "E[REDACTED]" Anspruch auf Ersatz von 1/3 des Schadens, der ihr durch die Beschädigung ihres Kahn "B[REDACTED]" entstanden sei. Sie habe ferner gegen die gleiche Firma einen Regreß- bzw. Freistellungsanspruch in Höhe von 1/3 des Schadens, den sie der Klägerin im vorliegenden Rechtsstreit zu ersetzen habe, weil die Führung von "E[REDACTED]" zu 1/3 an dem Unfall mitschuldig sei. Die Beklagte habe vorgetragen, die Firma R[REDACTED] sei die Generalagentur der Klägerin oder deren Vertreterin, sie sei mit der Klägerin identisch, beide Firmen hätten die gleichen Geschäftsführer; auch stünden die Besatzungen der Schiffe "E[REDACTED]" und "E[REDACTED]" ständig im Dienst der Klägerin. Wenn dieser Vortrag zutreffe, so stehe der Beklagten eine Gegenforderung gegen die Klägerin zu, mit der sie aufrechnen könne. Ob diese Gegenforderung die Klageforderung übersteige oder unter ihrem Betrag bleibe, könne erst im Nachverfahren geklärt werden. Trotzdem könne Grundurteil ergehen. In Erweiterung des vom Bundesgerichtshof in BGHZ 11, 63, 65 aufgestellten Rechtssatzes und im Anschluß an das Oberlan-

desgericht Stuttgart in MDR 1956, 618 sei ein Grundurteil auch ohne Erledigung einer konnexen Gegenforderung selbst dann zuzulassen, wenn nicht feststehe, daß die Klageforderung die Gegenforderung übersteige.

Die Revision wendet sich gegen diese Auffassung. Das bedarf jedoch keiner Erörterung, da die Ansicht des Berufungsgerichts, der Beklagten könne eine Gegenforderung gegen die Klägerin zustehen, rechtsirrig ist. Es fehlt an der nach § 387 BGB erforderlichen Gegenseitigkeit. Die Klägerin als Eigentümerin oder Ausrüsterin der Schiffe "E[REDACTED]" und "L[REDACTED]" und die Firma R[REDACTED] GmbH als Ausrüsterin des Kahnes "E[REDACTED]" sind voneinander verschiedene selbständige juristische Personen. Daran würde sich nichts ändern, wenn die Firma R[REDACTED] die Generalagentur der Klägerin oder ihre Vertreterin wäre und beide Firmen die gleichen Geschäftsführer hätten. Auch wäre unerheblich, ob der Kahn "E[REDACTED]" im Eigentum der Klägerin stünde, da der Schadensersatzanspruch aus § 92 BSchG, §§ 735 f HGB nicht gegen den Schiffseigner, sondern gegen den Ausrüster gerichtet ist (§ 2 BSchG). Daß die Firma R[REDACTED] Ausrüsterin des Kahnes "E[REDACTED]" ist, ist die eigene, unbestrittene Behauptung der Beklagten; die Beklagte hat im Parallelprozeß die Firma R[REDACTED] als "Eigentümerin bzw. Ausrüsterin des Kahnes "E[REDACTED]" verklagt (nur als solche ist die Firma R[REDACTED] in jenem Rechtsstreit passiv legitimiert) und ihr in dieser Eigenschaft im vorliegenden Rechtsstreit den Streit verkündet. Bei dieser Sachlage braucht der Behauptung der Beklagten, die Besatzung von "E[REDACTED]" stehe ständig im Dienst der Klägerin, nicht nachgegangen zu werden.

- 10 -

Die Beklagte kann daher aus dem Umstand, daß sie etwa eine Forderung gegen die Firma R[REDACTED] hat, keine Aufrechnungsforderung gegen die Klägerin herleiten.

2. Gegenforderung wegen angeblichen ursächlichen Verschuldens der Führung des Schleppbootes "Br[REDACTED]".

Die Klägerin ist unbestritten Ausrüsterin dieses Bootes und würde daher für ein Verschulden seiner Führung bei der Beschädigung des Kahnes "B[REDACTED]" haften. Im angefochtenen Urteil wird jedoch ein solches Verschulden verneint. Das Berufungsgericht führt hierzu aus: Zwar habe der Schleppzugführer die nautische Oberleitung auch hinsichtlich des von den Kähnen eingehaltenen Kurses. Bei einer Stranglänge von 30 bis 40 m sei jedoch den geschleppten Kähnen ein hohes Maß von eigener Steuerfähigkeit verblieben. Die Kahnführer hätten durch eigenes richtiges Nachsteuern dem Kurs des Bootes folgen müssen. Der Führer des Bootes habe seinen Kurs ordnungsgemäß in genügendem Abstand vom rechten Ufer gewählt; darüber hinaus habe er noch den Versuch unternommen, durch Schlenkerbewegung und Schrägziehen die Kähne vom Grund wegzuziehen. Da die beiden Kähne nicht richtig nachgesteuert hätten und durch ihre Annäherung an das seichte Wasser des Auergrundes bereits weitgehend manövrierunfähig geworden wären, hätte auch eine Wahrschau durch die Bootsführung den Unfall nicht verhüten können. Sie wäre zu spät gekommen.

Die Revision wendet sich nicht gegen die Feststellung des Berufungsgerichts, daß der Kurs des Bootes richtig ge-

wesen sei. Sie meint aber, es sei schon 1 km vor der Unfallstelle zu erkennen gewesen, daß die Anhänger falschen Kurs gehalten hätten.

Für diese Behauptung fehlt die tatsächliche Grundlage. Das Berufungsgericht konnte auf Grund der Beweisaufnahme gerade nicht die Überzeugung gewinnen, daß der Schleppzugführer bei pflichtgemäßem Verhalten das Unterlassen des Nachsteuerns so rechtzeitig habe erkennen können, daß seine Wahrschau Erfolg gehabt hätte. Vielmehr ist es vom Gegenteil überzeugt. Das ist rechtlich unangreifbar. Wenn auch das Berufungsgericht seine Ansicht im einzelnen nicht näher begründet hat, ergibt sich doch die Begründung aus seinen sonstigen Ausführungen. Vor km 348 konnte eine falsche Fahrweise der Kähne kaum in Erscheinung getreten sein, da erst an dieser Stelle das Überholmanöver des MS "R-1", das den Talzug an dessen Steuerbordseite überholte, beendet war (Berufungsurteil S.10). Die Kähne hätten spätestens bei km 348 Backbordruder geben müssen (Berufungsurteil S.8). Das Unterlassen dieses Rudermanövers war für den Schleppzugführer, der etwa bei km 348 Kurs nach linksrheinisch nahm (Berufungsurteil S.7), nicht erkennbar. Daß die Kähne das Nachsteuern unterließen, konnte er erst erkennen, als die Kähne eine leichte Steuerbordlage zum Grunde einnahmen (Berufungsurteil S.7). Wenn man davon ausgeht, daß der falsche Kurs der Kähne bei km 348,2 erkennbar war und kurze Zeit danach der Bootsführer die Kähne gewahrschaut hätte (eine ununterbrochene Beobachtung der Kähne durch den Bootsführer kommt nicht in Frage, da dieser in erster Linie auf seinen eigenen Kurs

- 12 -

beim Übergang und bei der bevorstehenden Begegnung mit dem Bergzug achten mußte), so kann bei der hier in Frage stehenden kurzen Zeitspanne nicht angenommen werden, daß die Kähne früher als bei km 348,4 das Ruder nach Backbord gelegt hätten.

Die Beklagten selbst haben im Parallelprozeß (Schriftsatz vom 24. August 1961 S.2) die Geschwindigkeit ihres Schleppzuges mit 16 bis 20 km/h angegeben. Bei einer Geschwindigkeit von 20 km/h legte aber der Schleppzug die Strecke von km 348,2 bis 348,4 in der kurzen Zeitspanne von 36 Sekunden zurück. Diese Erwägungen machen deutlich, daß die Feststellung des Berufungsgerichts, eine Wahrschau durch die Bootsführung wäre zu spät gekommen, sie hätte den Unfall nicht verhüten können, rechtlich unangreifbar ist.

Neu und daher unbeachtlich ist das Vorbringen der Revision, das Boot "Br███" hätte die Fahrt verlangsamen oder Anker werfen lassen müssen. Es erübrigt sich daher die Auseinandersetzung mit dieser nautisch bedenklichen Ansicht.

Ohne Rechtsfehler hat daher das Berufungsgericht ein Verschulden der Führung von "Br███" an dem der Klägerin entstandenen Schaden verneint. Der Beklagten steht eine Aufrechnungsforderung gegen die Klägerin nicht zu.

III. Hiernach war die Revision mit der Kostenfolge aus §§ 97, 101 ZPO zurückzuweisen. Da das Berufungsgericht rechtsirrig über die Kosten des Berufungsverfahrens nicht entschieden hat (BGHZ 20, 397), war diese Entscheidung nachzuholen.

Dr.Fischer Dr.Nörr Liesecke Dr.Bukow Dr.Schulze