

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 211/75

URTEIL

Verkündet am

30. September 1976

Kaufmann,
Justizsekretärin

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der K [REDACTED] GmbH, Reederei und Brennstoffhandel,
Geschäftsbereich Binnenschifffahrt, Ho [REDACTED]straße [REDACTED],
D [REDACTED]-R [REDACTED], vertreten durch ihre Geschäfts-
führer Rolf F [REDACTED], Harald M [REDACTED], Karl Sa [REDACTED] und
Dr. rer. pol. Hinrich St [REDACTED], ebenda,

Klägerin und Revisionsklägerin,

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

gegen

1. die Firma Per T. L [REDACTED], Tr [REDACTED] (No [REDACTED]),
vertreten durch ihren Vorstand: Birger S [REDACTED],
Erik S [REDACTED] und Tore L [REDACTED], ebenda,
2. den Kapitän Bernhard S k [REDACTED] von KMS "F [REDACTED]",
zu laden bei der Beklagten zu 1,

Beklagten und Revisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 30. September 1976 durch den Vorsitzenden Richter Stimpel und die Richter Dr. Schulze, Dr. Bauer, Bundschuh und Dr. Skibbe

für Recht erkannt:

Die Revision gegen das Urteil des Rheinschiffahrtsobergerichts Köln vom 19. September 1975 wird auf Kosten der Klägerin zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Sache befindet sich zum zweiten Male im Revisionsrechtszug. Wegen des Sach- und Streitstands wird auf das Senatsurteil vom 29. März 1973 - II ZR 8/71 (VersR 1973, 613) verwiesen. Das Rheinschiffahrtsobergericht hat die - auf Zahlung von Schadenersatz in Höhe von 64.754,60 DM nebst Zinsen und Duldung der Zwangsvollstreckung wegen dieses Betrages in KMS "F[REDACTED]" gerichtete - Klage erneut abgewiesen. Mit der Revision erstrebt die Klägerin die Wiederherstellung des erstinstanzlichen Urteils. Die Beklagten beantragen, die Revision zurückzuweisen.

- 3 -

Entscheidungsgründe:

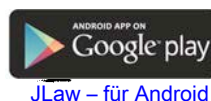
1. Das Berufungsgericht hat die Abweisung der
Klage nunmehr im wesentlichen wie folgt begründet:

Die - als elektro-hydraulisch einzustufende -
Ruderanlage des KMS "F■■■■" habe nach heutiger "Anschauung
und Handhabung" nicht Art. 21 Nr. 1 Satz 2 RheinSchUO 1950
("Die Steueranlage muß zuverlässig sein") entsprochen.
Der Anlage habe ein von dem maschinellen Ruderantrieb
unabhängiger Ruderhilfsantrieb gefehlt, der bei einem
Ausfall des ersteren unverzüglich hätte eingeschaltet
werden können. Das gereiche den Beklagten aber nicht zum
Verschulden. Es sei nicht sicher, daß die verantwort-
lichen Kreise in der Schifffahrt und im Schiffsbau auch
schon zur Unfallzeit (27. Februar 1968) eine Ruderanlage,
wie KMS "F■■■■" sie besessen habe, für nicht genügend
zuverlässig angesehen hätten. Deshalb bestünden keine
ausreichenden Anhaltspunkte dafür, "daß die Beklagten
bei Anwendung der im Verkehr gebotenen Sorgfalt hätten
erkennen können, daß Bau und Ausrüstung des Fahrzeugs
nicht den Anforderungen entsprach, die es für den Verkehr
auf dem Rhein geeignet machten". Das gelte auch dann,
wenn man das Fehlen des vorgeschriebenen Heckankers auf
KMS "F■■■■" berücksichtige. Ein solcher Anker sei, wie
der Sachverständige Dr. G■■■■ überzeugend dargelegt
habe, nicht geeignet, wesentliche Beiträge zu Kurs-
änderungen zu liefern oder die Ruderwirkung zu ver-
stärken.

Hinweis: Auch Teile der Urteilsammlung sind als Datenbank nach §§ 87a ff. UrhG geschützt.



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



2. Zu diesen Ausführungen und den hiergegen gerichteten Angriffen der Revision ist zu bemerken:

Der Streitfall ist, wie im ersten Revisionsurteil näher ausgeführt ist, durch die Besonderheit gekennzeichnet, daß § 10 Nr. 2 RheinSchPolVO 1954 (jetzt: § 1.08 Nr. 3 RheinSchPolVO 1970) zu Gunsten der Beklagten nicht eingreift. Deshalb ist die Frage zu prüfen, ob KMS "F[REDACTED]" - für das Befahren des Rheins - so gebaut und ausgerüstet war, daß jede Gefahr für die an Bord befindlichen Personen und für die Schifffahrt vermieden wurde und daß die Verpflichtungen aus der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung erfüllt werden konnten (§ 10 Nr. 1 RheinSchPolVO 1954; jetzt: § 1.08 Nr. 1 RheinSchPolVO 1970). Das wäre aus heutiger Sicht schon deshalb zu verneinen, weil, wie sich nunmehr aus § 3.04 Nr. 4 RheinSchUO 1976 ergibt, eine Steuereinrichtung mit motorisch angetriebener Ruder-maschine nur dann als zuverlässig angesehen werden kann, wenn beim Ausfall des Antriebs durch unverzüglichen Übergang auf einen zweiten unabhängigen Antrieb eine genügende Manövrierfähigkeit sichergestellt ist. Indessen kann das die Beklagten nicht belasten, weil die Frage, ob die Steueranlage des KMS "F[REDACTED]" zuverlässig war, gerechterweise nur nach den Anschauungen der Fachwelt zur Unfallzeit beurteilt werden kann. Insoweit hat aber das Berufungsgericht nicht festzustellen vermocht, daß die in Betracht kommenden Fachkreise eine Steuereinrichtung, wie KMS "F[REDACTED]" sie besaß, schon Anfang 1968 für das Befahren des Rheins für nicht hinreichend zuverlässig gehalten haben.

Das wird von der Revision allerdings bezweifelt. Jedoch können alle Rügen zu diesem Punkte der Klage nicht zum Erfolg verhelfen.

Nach den - insoweit verfahrensrechtlich einwandfreien - Ausführungen des Berufungsgerichts besteht zumindest kein genügender Anhalt dafür, daß die Untersuchungskommissionen für den Vollzug der Rheinschiffs-Untersuchungsordnung (vgl. Art. 3 RheinSchUO 1950; jetzt: § 2 RheinSchUO 1976) bereits Anfang 1968 den Standpunkt vertreten haben, eine Steuereinrichtung wie diejenige des KMS "F[REDACTED]" sei für das Befahren des Rheins nicht hinreichend zuverlässig und entspreche damit nicht Art. 21 Nr. 1 Satz 2 RheinSchUO 1950. Es ist deshalb zu Lasten der - für ein ursächliches Verschulden der Beklagten beweispflichtigen - Klägerin davon auszugehen, daß eine Anfrage der Beklagten an eine dieser Untersuchungskommissionen wegen der Notwendigkeit eines zweiten unabhängigen und unverzüglich einschaltbaren Ruderantriebs verneinend beantwortet worden wäre, somit nicht zu dem Einbau eines solchen Antriebs auf KMS "F[REDACTED]" geführt hätte. Selbst wenn man daher mit der Revision den Beklagten vorwirft, sie hätten vor dem Befahren des Rheins mit KMS "F[REDACTED]" es pflichtwidrig unterlassen, sich bei einer der dortigen Schiffsuntersuchungskommissionen über die hierfür notwendige Ausrüstung ihres als Seeschiff gebauten Fahrzeugs zu erkundigen, so kann darin kein für die Kollision zwischen KMS "F[REDACTED]" und SK "K[REDACTED]" ursächliches Verschulden gesehen werden. Auch kann der Revision nicht gefolgt werden, soweit sie meint, jedenfalls müsse es

den Beklagten zum Vorwurf gereichen, daß sie nicht bereits von sich aus wegen der vielfach schwierigen Fahrwasserverhältnisse des Rheins und der oftmals großen Verkehrsdichte auf diesem Strom für eine Hilfsrudieranlage auf KMS "F■■■■" gesorgt hätten. Denn es würde die Sorgfaltspflicht eines Schiffsführers oder eines Schiffseigners überspannen, wenn man von ihm verlangte, eine Rudieranlage vor dem Befahren einer bestimmten Schifffahrtsstraße mit einer zusätzlichen Sicherheitseinrichtung versehen zu lassen, die von den mit den Verhältnissen auf dieser Straße besonders gut vertrauten örtlichen Schiffsuntersuchungskommissionen selbst nicht gefordert wird.

Demnach hat das Berufungsgericht die Klage zu Recht abgewiesen.

Stimpel Dr. Schulze Dr. Bauer Bundschuh Dr. Skibbe