

Nachschlagewerk: ja
Amtliche Sammlung: nein

2059 043

29

RheinSchPolVO § 2 Nr. 4 Abs. 2, § 80 Nr. 2

Beweislastfragen, wenn der Anhangschiffer die Weisung des Schleppzugführers, auf den Heckankern kopfvor zu landen, nicht befolgt.

BGH, Urt. v. 14. Juni 1965 - II ZR 220/63

Schiffahrtsgesicht: Duisburg-Ruhrort

Schiffahrtsobergericht: Köln

32

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 220/63

URTEIL

Verkündet am
14. Juni 1965
Heil
Justizobersekretär
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

1.

2. a)

b)

Beklagte und Revisionskläger,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt

gegen

1.

Klägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt

2.

3.

Nebenintervenienten,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 14. Juni 1965 unter Mitwirkung der Bundesrichter Dr. Kuhn, Dr. Nörr, Liesecke, Dr. Bukow und Fleck

für Recht erkannt:

Die Revision der Beklagten gegen das Urteil des 3. Zivilsenats des Oberlandesgerichts - Rheinschiffahrtsobergerichts - in Köln vom 5. Juli 1963 wird zurückgewiesen.

Den Beklagten werden als Gesamtschuldnern die Kosten des Revisionsverfahrens einschließlich der Kosten der Nebenintervention auferlegt.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Klägerin verlangt von den Beklagten Schadensersatz in Höhe von 32.262,56 DM wegen eines Schiffsunfalls, der sich am 8. November 1960 auf dem Rhein unterhalb der Fähre von Orsoy (km 792,6) bei km 793,7 (Wasserstand 5,61 m Ruhrorter Pegel) ereignet hat.

Die Klägerin ist Eignerin des 1964 t großen und 90,35 m langen Schleppkahns "Heinrich". Dem Beklagten zu 1 gehört der 999 t große und 72 m lange Kahn "Wilma". Die Beklagten zu 2 a und 2 b sind Miteigentümer des 899 t großen und 67 m langen Schleppkahns "Rheintreue". Die Nebenintervenantin Emma S. [REDACTED] ist Eignerin des 750 PS starken und 26 m langen Schleppboots "Alex Anton". Der Kahn "Wilma" wurde zur Zeit des Unfalls vom Beklagten zu 1 selbst geführt.



Verantwortlicher Führer des Schleppkahns "Rheintreue" war der Beklagte zu 2 b. Das Boot "Alex Anton" wurde vom Nebenintervenienten Alex S. [REDACTED] geführt.

Am Unfalltag wurden die Leerkähne "Heinrich" und "Marienfels 2" vom Boot "Frauenlob XIV" talwärts geschleppt. "Marienfels 2" war an der Steuerbordseite von "Heinrich" gemeert. Bei Haus Gerdt (km 784,5) drehte der Schleppzug wegen Nebels auf. Nachdem die Sichtverhältnisse sich gebessert hatten, setzte er die Talfahrt fort. Bei Orsoy wurde es wieder so neblig, daß die Fahrt eingestellt werden mußte. "Frauenlob XIV" ließ seine Kähne kopfvor landen, fierte sodann die Drähte, wendete zu Berg und legte sich mit laufender Maschine an die Steuerbordseite des kopfvor zu Tal liegenden Kahn "Marienfels 2".

Einige Zeit später kam das Boot "Alex Anton" mit den Anhängen "Wilma" und "Rheintreue" zu Tal. Der steuerbords hängende Kahn "Wilma" war mit 980 t, der backbords befindliche Kahn "Rheintreue" mit 880 t beladen. Das Boot "Alex Anton" hatte zunächst Aufdrehsignale gegeben, ein Aufrehrmanöver jedoch nicht durchgeführt. Sodann erteilte der Kapitän des Schleppbootes den Anhangschiffern den Befehl, die Kähne kopfvor zu landen. Dieser Aufforderung kamen die Schiffsführer von "Wilma" und "Rheintreue" jedoch nicht nach. Der Schleppzug trieb nun zu Tal. Während das Boot "Alex Anton" zur Strommitte hin gerichtet war, trieben die Kähne auf "Heinrich" und "Marienfels 2" zu. Die Schiffer dieser Kähne versuchten durch Fieren der Ankerketten und Ruderlegen den Anhängen von "Alex Anton" entsprechend deren Fahrtrichtung die Vorbeifahrt an der Backbordseite von "Heinrich" zu ermöglichen. Gleichwohl geriet der Kahn "Wilma" gege

das Achterschiff von "Heinrich". "Heinrich" und "Wilma" wurden erheblich, "Marienfels 2" und "Rheintreue" weniger schwer beschädigt. Nach dem Unfall haben die Beklagten ihre Schiffe auf weitere Reisen ausgesandt.

Die Klägerin und ihre Nebenintervenienten behaupten, der Unfall sei darauf zurückzuführen, daß die beklagten Kahnführer der wiederholten Aufforderung des Kapitäns von "Alex Anton", die Anhänge durch Setzen der Anker kopfvor zu landen, nicht nachgekommen seien; ein Aufdrehen des Schleppzuges sei wegen der Belegung des Reviers nicht möglich gewesen.

Die Beklagten haben die Ansicht vertreten, die Führung des Bootes "Alex Anton" habe den Unfall schuldhaft verursacht, weil sie es fahrlässig unterlassen habe, rechtzeitig aufzudrehen. Der Anweisung des Bootes an die Anhänge, die Achteranker zu präsentieren und kopfvor im Strom zu landen, hätten die Schiffer von "Wilma" und "Rheintreue" deshalb nicht nachkommen können, weil dieses im Hinblick auf den hohen Wasserstand am Unfalltage und die volle Abladung der Kähne nicht zu verantworten gewesen sei. Durch das Setzen der Anker wäre auch der Unfall nicht vermieden worden. Auch die Führung der Kähne "Heinrich" und "Marienfels 2" treffe eine Mitschuld an dem Unfall. Diese Kähne hätten mitten im Fahrwasser gelegen, obgleich sie weiter zum Ufer hätten beugehen können.

Das Rheinschiffahrtsgericht hat die Klage dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Die Berufung der Beklagten hatte keinen Erfolg. Mit der Revision verfolgen die Beklagten ihren Klageabweisungsantrag weiter. Die Klägerin und die Nebenintervenienten bitten um Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe:

I. Das Berufungsgericht führt aus:

Der Führer des Schleppzuges "Alex Anton" habe seine Anhangschiffer angewiesen, Achteranker zu setzen und auf diesen zu länden. Die Kahnführer hätten die Weisung nicht befolgt und damit schuldhaft gegen die Bestimmung des § 2 Nr. 4 Abs. 2 Satz 1 RhSchPVO verstoßen. Sie hätten nicht das Recht gehabt, die Ausführung des Befehls zu verweigern. Die Einstellung der Talfahrt sei angesichts der Sichtverhältnisse unumgänglich geworden. Der Schleppzugführer habe nach seinem nautischen Ermessen zu entscheiden gehabt, in welcher Weise seine Anhänge ständig zu machen waren, ob durch Aufdrehen oder Länden kopfvor. In Navigationsfragen hätten die Anhangschiffer die Weisungen des Schleppzugführers zu befolgen, auch wenn sie sie für unrichtig hielten. Nur wenn der Befehl gegen gesetzliche Vorschriften bestimmten Inhaltes verstoße oder einem Schifffahrtsbrauch widerspreche, sei die Befehlsverweigerung berechtigt. Wenn auch das Aufdrehen das normale und übliche Manöver sei, laufe das Länden kopfvor grundsätzlich keinem Schifffahrtsbrauch zuwider. Der Schleppzugführer habe im Streitfall die Verkehrssituation zutreffend beurteilt, wenn er sich statt für das Aufdrehen für das ihm weniger risikoreich erscheinende Länden kopfvor entschieden hat; es sei äußerst zweifelhaft, ob es überhaupt objektiv möglich gewesen sei, den Schleppzug durch ein rechtzeitig eingeleitetes Aufdrehmanöver ständig zu machen.

Die Beklagten, die sich zur Rechtfertigung der Befehlsverweigerung auf § 5 RhSchPVO berufen hätten, hätten nicht den Beweis erbracht, daß die Befolgung der Anordnung des Schleppzugführers die Kähne einer unmittelbar drohen-

den Gefahr ausgesetzt haben würde. Die Heckanker seien geeignet, einen beladenen Talkahn kopfvor ständig zu machen. Bei der Beschaffenheit des Ankergrundes am Niederrhein sei die Befürchtung, daß die Anker im Grund keinen Halt finden oder auf ein auf dem Grund befindliches Hindernis stoßen und deshalb abreißen oder die das Ankerspill bedienenden Besatzungsmitglieder gefährden könnten, weitgehend ausgeschlossen. Auch der erhöhte Wasserstand, der leichte Stromfall zum linken Ufer und die Fahrtgeschwindigkeit des im Strom treibenden Schleppzuges rechtfertigten keine solche Befürchtung.

Die Beklagten hätten zwar behauptet, die Befehlsverweigerung habe den Zusammenstoß nicht verursacht, da der Versuch, die Anhänge auf den Heckankern kopfvor zu landen, den Zusammenstoß nicht hätte abwenden können. Den Beweis für diese Behauptung hätten sie aber nicht erbracht. Die Anweisung zum Setzen der Achteranker sei so rechtzeitig ergangen, daß die Kähne mit hoher Wahrscheinlichkeit rechtzeitig vor dem Schleppzug "Frauenlob XIV" ständig gemacht worden wären. Hierfür habe eine Strecke von mindestens 300 m, möglicherweise aber eine solche von 1 km zur Verfügung gestanden. Jedenfalls stehe fest, daß ein rechtzeitiges Setzen der Achteranker die Fahrt der Kähne wesentlich abgestoppt und die Folgen der Kollision erheblich vermindert hätte.

Nicht erwiesen sei, daß der Kapitän von "Alex Anton" sich verspätet bemüht habe, eine Möglichkeit zum Aufdrehen zu finden, auch nicht, daß die Abgabe von Sperrsignalen gemäß § 42 Nr. 2 RhSchPVO statt der Aufdrehsignale an dem Unfallgeschehen etwas geändert hätte. Dem Schleppzugführer sei es ferner nicht möglich gewesen,

seine Anhänge vor der Anweisung zum Länden näher zum linken Ufer beizuziehen. Auch in der letzten Phase des Unfalls sei ein Verschulden des Kapitäns von "Alex Anton" nicht ersichtlich.

Für ein unfallursächliches Verschulden des Kahnführers von "Heinrich" seien hinreichende Anhaltspunkte nicht gegeben. Insbesondere sei nicht erwiesen, daß dieser seiner Pflicht, beim Anhalten das Fahrwasser so weit wie möglich freizumachen (§ 80 Nr. 4 RhSchPVO), schuldhaft nicht nachgekommen sei.

II. Die Hauptangriffe der Revision richten sich gegen die Verteilung der Beweislast durch das Berufungsgericht. Die Revision meint, die Klägerin müsse beweisen, daß der Befehl des Schleppzugführers, kopfvor zu länden, rechtmäßig gewesen sei. Die Klägerin habe daher zu beweisen, daß der Schleppzugführer sich rechtzeitig bemüht habe, aufzudrehen, daß er keine Möglichkeit zum Aufdrehen versäumt habe, daß die Befolgung des Befehls die Kähne und ihre Besatzungen nicht in Gefahr gebracht hätte. Die Klägerin müsse ferner beweisen, daß die Befehlsverweigerung für die Kollision ursächlich gewesen sei. Da all das nicht bewiesen sei, müsse die Klage abgewiesen werden.

Die Revisionsangriffe können keinen Erfolg haben.

1. Zunächst können die von den Beklagten gegen den Schleppzugführer erhobenen Vorwürfe, er habe zu spät aufzudrehen versucht, er habe nicht jede Möglichkeit des Aufdrehens wahrgenommen und die Abgabe von Sperrsignalen unterlassen, er sei nicht genügend zum linken Ufer bei-

gegangen und habe unmittelbar vor dem Zusammenstoß nautisch fehlerhaft gehandelt, unerörtert bleiben. Diese Fragen würden nur eine Rolle spielen, wenn auch die Besatzung des Kahnes "Heinrich" ein ursächliches Verschulden treffen würde, also die Schadensverteilung unter die schuldigen Schiffe nach § 92 BSchG, § 736 HGB vorzunehmen wäre. Da aber, wie noch unter III auszuführen sein wird, das Berufungsgericht ohne Rechtsfehler eine Schuld dieser Besatzung nicht für nachgewiesen erachtet hat, würden im Falle eines ursächlichen Verschuldens des Schleppzugführers und der Führer seiner Anhangkähne die Eigner dieser Fahrzeuge den Präzedenzfall betreffend der Klägerin nach §§ 4 Abs. 1 Nr. 3, 92 BSchG, § 735 HGB, § 840 BGB als Gesamtschuldner haften. Die Beklagten können daher mit ihrer Behauptung, den Schleppzugführer würde ein ursächliches Verschulden an dem Unfall treffen, der Klägerin gegenüber nicht gehört werden.

2. Mit Recht hat das Berufungsgericht den Beklagten die Beweislast für ihre Behauptung, die Befolgung der Weisung des Schleppzugführers hätte die Besatzung der Anhänge, die Anhänge selbst und andere Schiffe gefährdet, auferlegt. Dabei spielt die Frage der Beweislastverteilung beim Schleppvertrag keine Rolle, da es hier um die Schadensersatzansprüche eines Dritten geht. Zutreffend ist im angefochtenen Urteil ausgeführt, in Fragen nautischen Ermessens hätten die Anhangschiffer die Anordnungen des Schleppzugführers zu befolgen (BGHZ 28, 84, 87 ff). Die Feststellung des Berufungsgerichts, bei dem Befehl des Kapitäns von "Alex Anton", die Heckanker zu setzen und kopfvor zu landen, habe es sich um eine Entscheidung nautischen Ermessens gehandelt, ist rechtsfehlerfrei getroffen. Das Berufungsgericht hat auch

recht, wenn es ausführt, eine derartige Anordnung des Schleppzugführers brauche nur dann nicht befolgt zu werden, wenn bei der Befolgung eine unmittelbare Gefahr drohen würde (§ 5 RhSchPVO). Das Vorliegen der Voraussetzung des § 5 hat zu beweisen, wer sich darauf beruft. Nur eine solche Beweislastverteilung kann den Zweck der Verkehrsvorschriften, die Verkehrssicherheit zu gewährleisten, erfüllen. Mit Rücksicht auf die besondere Situation, in der sich der "Alex Anton"-Schleppzug im Zeitpunkt der Weisung seines Führers an die Anhangschiffer befand, müßten die Beklagten nicht nur beweisen, daß bei Befolgung der Weisung eine unmittelbare Gefahr drohte, sie müßten darüber hinaus beweisen, daß die bei Befolgung des Befehls drohende Gefahr eindeutig die bei Nichtbefolgung bestehende Gefahr überstieg. Denn gerade dann, wenn sich ein Schleppzug bereits in einer Gefahrenlage befindet, kommt dem Weisungsrecht des Schleppzugführers in nautischen Ermessensfragen besondere Bedeutung zu. Die Beklagten haben aber einen solchen Beweis nicht nur nicht geführt, das Berufungsgericht hat im Gegenteil ohne Rechtsfehler festgestellt, daß die Ausführung des Befehls ein geringeres Risiko in sich getragen hätte als das Beharren in Untätigkeit oder als der Versuch des Schleppzugführers, aufzudrehen. Im angefochtenen Urteil ist auch ohne Rechtsirrtum ausgeführt, die beklagten Schiffsführer hätten schuldhaft gehandelt, als sie die Anweisung nicht befolgten. Das Berufungsgericht hat dazu festgestellt, der Schiffsführer von "Rheintreue" habe überhaupt nicht die Befürchtung gehabt, die Anker würden im Grunde des Stromes keinen Halt finden oder das Setzen der Anker würde die Kahnbesatzungen in Gefahr gebracht haben; dem Schiffsführer von "Wilma", der solche Befürchtungen mit der zu hohen Fahrt des Schleppzuges begründet hat, hat das Berufungsgericht seine Behaup-

tung, der Schleppzug habe zuviel Fahrt gehabt, nicht abgenommen. Was die Revision hiergegen vorbringt, bewegt sich auf dem ihr verschlossenen Gebiet der Beweiswürdigung.

3. Dem Berufungsgericht ist auch darin zuzustimmen, daß die Beklagten für ihre Behauptung beweispflichtig sind, die Befolgung des Befehls hätte an dem Unfallgeschehen nichts geändert. Das ergibt sich aus folgenden Erwägungen: Nach § 80 Nr. 2 RhSchPVO müssen Talfahrer anhalten oder aufdrehen, sobald sie infolge verminderter Sicht und mit Rücksicht auf den übrigen Verkehr oder die örtlichen Umstände die Fahrt nicht mehr ohne Gefahr fortsetzen können. Die Voraussetzungen für die Pflicht des Talfahrers zum Anhalten oder Aufdrehen muß derjenige beweisen, der sich auf Verletzung dieser Pflicht beruft. Diese Voraussetzungen waren aber hier unstreitig gegeben. Auch die Beklagten bezweifeln nicht, daß der Schleppzug im Hinblick auf die Sicht- und Verkehrsverhältnisse seine Fahrt nicht habe fortsetzen dürfen; sie erheben selbst gegen den Schleppzugführer den Vorwurf, daß er nicht aufgedreht habe. Sind aber die Voraussetzungen der Pflicht zur Fahrteinstellung gegeben, so tritt die Bedeutung des § 80 Nr. 2 RhSchPVO als Gebotsgesetzes bestimmten Inhalts in Erscheinung (a.A. anscheinend Wassermeyer, Der Kollisionsprozeß in der Binnenschifffahrt 3. Aufl. S. 345). Der Talfahrer muß also die Umstände dartun und beweisen, die ihn an der Einstellung der Fahrt hinderten. Beim Schleppzug trifft diese Entlastungspflicht den Schleppzugführer in Auswirkung seiner auf seiner Befehlsgewalt beruhenden Verantwortung (§ 2 Nr. 4 RhSchPVO). Daraus folgt zwingend, daß die Verantwortung und damit auch die Entlastungspflicht auf die Anhangschiffer insoweit übergeht, als sie den Befehl des Schleppzugführers nicht respektieren. Der Schleppzugführ-

rer hat den beklagten Anhangschiffern entsprechend der zunächst ihn selbst treffenden Pflicht gemäß § 80 Nr. 2 RhSchPVO geboten, anzuhalten. Diese sind dem Befehl nicht nachgekommen. Damit trifft sie selbst die Verantwortung dafür, daß ihre Schiffe nicht angehalten haben. Die daraus folgende Entlastungspflicht der Anhänge schließt u.a. die Darlegungs- und Beweispflicht für ihre Behauptung in sich, die Strecke, die von der Stelle der Befehlsverteilung bis zum Kollisionsort zur Verfügung gestanden habe, habe nicht ausgereicht, um ihre Kähne ständig zu machen. Das Berufungsgericht stellt diese Strecke mit mindestens 300 m fest, hält es aber für möglich, daß sie 1 km betragen hat. Der im angefochtenen Urteil aus dieser Sachlage gezogene Schluß, die Anhangkähne wären bei Befolgung der Anordnung vor dem Erreichen des Kollisionsortes ständig geworden, ist rechtlich unangreifbar. Damit ist der ursächliche Zusammenhang zwischen der Nichtbefolgung der Anordnung und dem Zusammenstoß gegeben.

Unbegründet ist die Rüge der Revision, das Berufungsgericht hätte einen Sachverständigen hören müssen. Das Rheinschiffahrtsobergericht verfügt über genügend Sachkunde, um die hier in Streit befindlichen Fragen beurteilen zu können.

III. Das Berufungsgericht ist zu der Überzeugung gekommen, daß den Kahnschiffer von "Heinrich" kein Mitverschulden an dem Zusammenstoß trifft. Die Revision wiederholt die Behauptung der Beklagten, der Kahn "Heinrich" habe das Fahrwasser nicht so weit wie möglich freigemacht und damit gegen § 80 Nr. 4 RhSchPVO verstoßen. Sie hat aber nichts Beachtliches gegen die Ansicht des Berufungsgerichts, ein solcher schuldhafter Verstoß liege nicht vor, vorgebracht. Die Ausführungen im angefochtenen Urteil

lassen auch keinen Rechtsfehler erkennen.

IV. Hiernach war die Revision als unbegründet zurückzuweisen. Die Kostenentscheidung beruht auf §§ 97, 100 Abs. 4, 101 Abs. 1 ZPO.

Dr. Kuhn

Dr. Nörr

Liesecke

Dr. Bukow

Fleck