

# BUNDESGERICHTSHOF

## IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 225/84

### URTEIL

Verkündet am

20. Mai 1985

Spengler

Justizangestellte

als Urkundsbeamter  
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

Reederei Nicolaus K[REDACTED] KG, vertreten durch den  
persönlich haftenden Gesellschafter Dr. K[REDACTED],  
S[REDACTED] Straße 15, W[REDACTED],

Beklagte und Revisionsklägerin,

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

g e g e n

G[REDACTED] G[REDACTED] für Ö[REDACTED] mbH, vertreten durch  
den Geschäftsführer Ulf L[REDACTED], K[REDACTED] M[REDACTED] 2, H[REDACTED],

Klägerin und Revisionsbeklagte,

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

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofes hat  
auf die mündliche Verhandlung vom 20. Mai 1985  
durch die Richter Dr. Kellermann, Dr. Schulze,  
Dr. Bauer, Dr. Seidl und Brandes

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Beklagten wird das  
Urteil des Rheinschiffahrtsobergerichts  
Karlsruhe vom 7. August 1984 aufgehoben  
und die Sache zur anderweiten Verhandlung  
und Entscheidung - auch über die Kosten  
des Revisionsverfahrens - an das Berufungs-  
gericht zurückverwiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Am 14. November 1981 fuhr das der Klägerin gehörende  
MTS "Gefo Duisburg" (108,5 m lang; 11,4 m breit; 3.186 t)  
auf dem Oberrhein zu Tal. An der Backbordseite des  
Schiffes war der - ebenfalls der Klägerin gehörende -  
TSL "Gefo Tank 7" (73,5 m lang; 11,4 m breit; 2.653 t)  
gekoppelt. Beide Fahrzeuge hatten keine Ladung. Gegen  
5.20 Uhr erreichte der Talzug die Ortslage Drusenheim.  
Seine Geschwindigkeit gegen Land betrug etwa 20 km/h.  
Sein Kurs verlief in der rechten Hälfte des Fahrwassers.

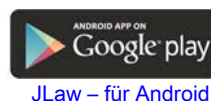
- 3 -

Linksrheinisch kam ihm das mit 1.250 t Heizöl beladene MTS "Maintank 4" (86 m lang; 8,2 m breit; 1.277 t) entgegen. Dessen Eigner ist die Beklagte. Der Bergfahrer hielt eine Geschwindigkeit von etwa 10 km/h gegen Land ein. Sein Ruder bediente der Oberrheinlotse K[REDACTED]. Dieser befand sich allein im Steuerhaus. K[REDACTED] wollte den Talzug an der Backbordseite des MTS "Maintank 4" vorbeifahren lassen. Als er den durch eine Stromkrümmung veranlaßten leichten Backbordkurs seines Fahrzeugs nach Steuerbord ändern wollte, war der zugeschaltete elektrische Hilfsantrieb der mechanischen Ruderanlage ausgefallen. Während Koch die Anlage auf Handbetrieb umstellte, geriet sein Fahrzeug in starke Schräglage zum rechten Ufer und lief in die rechte Hälfte des Fahrwassers. Es kam zum Zusammenstoß mit dem Talzug. Dessen Leichter schlug gegen die Steuerbordseite von Raum 5 des Bergfahrers. Durch den Unfall wurden sämtliche Fahrzeuge beschädigt.

Die Klägerin verlangt von der Beklagten Ersatz ihres Unfallschadens. Sie wirft dem Lotsen Koch vor, die Ruderanlage des MTS "Maintank 4" nicht zügig genug auf Handbetrieb umgestellt zu haben. Ferner hat sie behauptet, die Anlage sei störanfällig gewesen; sie hätte schon vor der Kollision erneuert werden müssen; das sei der Beklagten bekannt gewesen. Die Klägerin hat beantragt, die Beklagte zur Zahlung von 53.488,45 DM nebst Zinsen zu verurteilen.



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



Die Beklagte hat die Vorwürfe der Klägerin bestritten. Sie hat MTS "Maintank 4" in Kenntnis der Klageforderung zu neuen Reisen ausgesandt.

Das Rheinschiffahrtsgericht hat die Klage abgewiesen. Das Rheinschiffahrtsobergericht hat den Klageanspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Mit der Revision erstrebt die Beklagte die Wiederherstellung des erstinstanzlichen Urteils. Die Klägerin beantragt, die Revision zurückzuweisen.

#### Entscheidungsgründe:

Das angefochtene Urteil kann keinen Bestand haben.

1. Nach Ansicht des Berufungsgerichts hat der Lotse K. nach dem Versagen der elektrischen Ruderhilfe "das mechanische Ruder erheblich zu langsam eingeshiftet", so daß MTS "Maintank 4" viel zu weit aus dem ursprünglichen Kurs geraten und schließlich mit dem Talzug zusammengestoßen sei. Das Handruder habe innerhalb von 5 Sekunden "eingeshiftet" und das nachfolgende Ausdrehen des Ruders (nach Steuerbord) von Hand in höchstens 10 Sekunden bewirkt werden müssen. In diesem Falle wäre, wie sich aus dem Gutachten des Sachverständigen Dr. F. ergebe, die Kollision vermieden worden. Jedoch habe K. für das Umschalten der Ruderanlage auf Handbetrieb 18 Sekunden statt nur 5 Sekunden benötigt. Das habe der Sachverständige aus der Angabe

des Lotsen K[REDACTED] im Verklarungsverfahren errechnet, daß der Talzug beim Versagen der elektrischen Ruderhilfe des MTS "Maintank 4" etwa 200 m und nach dem Umstellen der Ruderanlage auf Handbetrieb nur noch 50 m oberhalb des Bergfahrrers gewesen sei.

2. Diese Ausführungen sind, wie die Revision mit Grund rügt, nicht frei von Verfahrensfehlern.

a) Nach Ansicht des Rheinschifffahrtsgerichts hätte auch ein erfahrener Rudergänger mit Sicherheit 10 Sekunden benötigt, "bis das Handruder eingeshiftet" war. Dabei ist das Rheinschifffahrtsgericht von dem Hergang ausgegangen, wie ihn der Lotse K[REDACTED] im Verklarungsverfahren geschildert hatte: Erkennen der Nichtreaktion des Schiffes nach dem Legen des Steuerhebels zur Kursänderung nach Steuerbord; nochmaliges Betätigen des Steuerhebels; Bemerkten des Ausfalls der elektrischen Ruderhilfe durch gleichzeitiges Aufleuchten der optischen Warnanzeige; Umstellen der Maschine auf langsam; Verlassen des Sitzes im Steuerstuhl zum Umschalten der Ruderanlage auf Handbetrieb; Betätigen des unmittelbar über dem Fußboden angebrachten Umschalthebels; Aufstehen zum Ausdrehen des Ruders von Hand nach Steuerbord. Auch der im Verklarungsverfahren gerichtlich zugezogene Sachverständige K[REDACTED] hat die Zeit bis zum "vollendeten Einshiften des Ruders" auf 10 Sekunden geschätzt. Auf diese Punkte hätte das Berufungsgericht näher eingehen müssen, da nach seiner - von der Ansicht des Rheinschifffahrtsgerichts und des Sachverständigen K[REDACTED] abweichenden - Meinung "ein Umschalten auf

Handbetrieb jedenfalls innerhalb von 5 Sekunden möglich" gewesen ist. Stattdessen hat es sich begnügt, seine Auffassung mit dem Hinweis zu begründen, daß der sonst an Bord des MTS "Maintank 4" befindliche Schiffsführer S [REDACTED] die Umschaltzeit glaubwürdig auf 5 Sekunden geschätzt habe, außerdem der Streitfall anders liege als der schon früher entschiedene "Ruderversager-Fall" des MS "Waibel 12" (Urt. d. Rheinschiffahrtsobergerichts Karlsruhe v. 7. Juli 1981 - U 4/78 RhSch; BGH, Urt. v. 5. Juli 1982 - II ZR 193/81, LM RheinschiffahrtspolizeiVO 1970 Nr. 9 = VersR 1982, 1047 ff.), für den eine Umschaltzeit von 10 Sekunden als nicht zu lang angesehen worden sei. Zudem hat das Berufungsgericht hierbei nicht genügend berücksichtigt, daß S [REDACTED] einen Umschaltvorgang bei anderen örtlichen und nautischen Gegebenheiten im Auge gehabt und der ihn schon im Verklarungsverfahren vernehmende Rheinschiffahrtsrichter die - überdies nicht eindeutige - Zeitangabe des Zeugen ("Es mag vielleicht 5 Sekunden gedauert haben, bis ich das Ruder umgeschiftet hatte auf Handbetrieb") offenbar auf das eigentliche Umschalten, hingegen nicht auf den Gesamtvorgang bezogen hat. Außerdem gibt der Fall des MS "Waibel 12" kaum etwas dafür her, daß der Lotse K [REDACTED] das Umschalten der Ruderanlage des MTS "Maintank 4" auf Handbetrieb in 5 Sekunden hätte bewirken müssen. Zwar hat auf MS "Waibel 12" eine optische Warnanzeige für den Ausfall der elektrischen Ruderhilfe gefehlt. Auch war bei diesem Schiff das eigentliche Umschalten der Ruderanlage aus technischen Gründen schwierig. Daraus folgt jedoch nicht ohne weiteres,

daß im Streitfall ein umsichtig und zügig handelnder Schiffsführer die nach dem Versagen der elektrischen Ruderhilfe notwendigen Maßnahmen in 5 Sekunden hätte durchführen können, zumal die optische Warnanzeige auf MTS "Maintank 4" erst beim zweiten Betätigen des Steuerhebels aufgeleuchtet hat und der Hebel zum Umschalten der - amtlich genehmigten - Anlage auf Handbetrieb nicht in Griffweite des Rudergängers, sondern am Boden des Steuerhauses angebracht war.

b) Auf der verfahrensrechtlich fehlerhaften Feststellung des Berufungsgerichts, daß der Lotse K. das Umschalten der Ruderanlage auf Handbetrieb in 5 Sekunden hätte bewirken können, beruht dessen weitere Feststellung, daß sich die Kollision durch ein schnellstmögliches Umstellen der Ruderanlage (mit anschließendem Ausdrehen des Ruders nach Steuerbord von Hand) hätte vermeiden lassen. Damit ist auch diese Feststellung verfahrensrechtlich nicht einwandfrei getroffen.

Nun hat allerdins der Sachverständige Dr. F. in seinem Gutachten ausgeführt, daß es auch dann zu keiner Kollision gekommen wäre, wenn K. nach dem Versagen der elektrischen Ruderhilfe "das Handruder in 10 Sekunden eingeshifet" (und für das Ausdrehen des Ruders von Hand ebenfalls nicht mehr als 10 Sekunden benötigt) hätte, "sofern das Schiff zum Zeitpunkt des Ruderausfalls

a) sich noch auf dem ursprünglichen Kurs und damit außerhalb des Sicherheitsstreifens (gemeint ist damit der von K. für die Begegnung mit dem Talzug beabsichtigte Seitenabstand von 40 bis 50 m) befunden hat,

b) Der Derivationswinkel zwischen der Schiffs-längsachse und dem ursprünglichen Kurs nicht vergrößert worden war,

c) das blockierte Ruder nicht wesentlich stärker nach Backbord gestellt war als um  $10^{\circ}$  ".

Jedoch helfen diese Ausführungen der Klägerin beim derzeitigen Verfahrensstand nicht weiter, da sich das Berufungsgericht mit den Punkten a) und b) nicht befaßt und lediglich zu dem letzten Punkte festgestellt hat, daß nur eine "ganz leichte Backbordruderlage, also ein Winkel von  $10^{\circ}$  zur Stromachse" gegeben war.

3. Danach bedarf die Sache weiterer Aufklärung durch das Berufungsgericht. Dabei wird dieses zu beachten haben, daß es zur Beurteilung der Vermeidbarkeit der Kollision der genauen Prüfung bedarf, wie die tatsächliche Lage der Fahrzeuge zueinander und zum Strom bei Versagen der elektrischen Ruderhilfe gewesen ist, welche Auswirkungen die beiderseitigen Maschinenmanöver auf den Kurs und die Geschwindigkeit der Fahrzeuge gehabt haben, in welche Schräglage der Bergfahrer während der gebotenen zügigen Umschaltung der Ruderanlage auf Handbetrieb und weiter bis zum Ansprechen des nahezu voll abgeladenen Schiffes auf das sodann nach Steuerbord ausgedrehte Ruder geraten mußte und ob es sodann aus dieser Lage noch rechtzeitig für eine kollisionsfreie Begegnung aufgestreckt

werden konnte. Gegebenenfalls wird sich das Berufungsgericht zu einzelnen Fragen sachverständig beraten lassen müssen, zumal es zur Vermeidbarkeit der Kollision auf Sekunden anzukommen scheint.

Dr. Kellermann Dr. Schulze Dr. Bauer Dr. Seidl Brandes