

Verkündet
am 2. Oktober 1958

Pfauz., Justizangestellter
als Urkundsbeamter der
Geschäftsstelle

2507 001

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

In dem Rechtsstreit

der Vereinigung "O [REDACTED]" Onderl. Verzekering van
Schepen voor Binnenvaart in G [REDACTED], E [REDACTED],

Klägerin, Revisionsklägerin und Revisionsbeklagten,
- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

gegen

den Kapitän Georg K [REDACTED] von Boot "H [REDACTED]" in N [REDACTED],
Beklagten, Revisionsbeklagten und Revisionskläger,
- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

hat der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die
mündliche Verhandlung vom 2. Oktober 1958 unter Mitwirkung
des Senatspräsidenten Dr. Nastelski und der Bundesrichter
Dr. Nörr, Dr. Haager, Liesecke und Dr. Reinicke

für Recht erkannt:

Die Revision der Klägerin und die Revision des
Beklagten gegen das Urteil des 3. Zivilsenats des Ober-
landesgerichts - Rheinschiffahrtsobergerichts - in Köln
vom 8. November 1956 werden zurückgewiesen.

Von den Kosten des dritten Rechtszuges haben die
Klägerin 4/7, der Beklagte 3/7 zu tragen.

Von Rechts wegen

54

Tatbestand:

Am 26. Juni 1953 kam das dem Beklagten gehörige und von ihm geführte 250 PS starke, mit einer Kortdüse ausgestattete Boot "H[REDACTED]" mit den beladenen Kähnen "D[REDACTED]" (1410 to, 80 m lang, mit 1317 to Ladung) und "A[REDACTED]" (624 to, 50 m lang, mit 504 to Ladung) auf erster und dem leeren Kahn "U[REDACTED]" (1300 to) auf zweiter Länge von Mannheim aus talwärts. Die beiden beladenen Kähne hingen mit den Köpfen auf gleicher Höhe; die Schleppdrähte des Kahnes "U[REDACTED]" waren auf dem Achterschiff des Kahnes "D[REDACTED]" festgesetzt. Als der Schleppzug durch das Neue Fahrwasser unterhalb der Mäuseturm-Insel fuhr, fielen die beiden Schiffe erster Länge an Steuerbord gegen die dortige Längskribbe an. Der steuerbords schleppende Kahn "A[REDACTED]" hatte starke Grundberührung und zog sich in der Vorwohnung und im Raum 1 erhebliche Schäden zu.

Die C[REDACTED] de Na[REDACTED] F[REDACTED] R[REDACTED] in St[REDACTED] hat als Ausrüsterin des Kahnes "A[REDACTED]" im Vorprozeß die Firma G. B[REDACTED], Scheepvaartsbedrijf in Ro[REDACTED], als Eigentümerin, mindestens Ausrüsterin des Kahnes "D[REDACTED]" und deren Schiffsführer Ha[REDACTED] wegen der hierbei eingetretenen Schäden in Anspruch genommen. Die beiden Beklagten des Vorprozesses sind rechtskräftig zur Schadensersatzleistung verurteilt worden. Das Urteil ist damit begründet worden, daß es zum Unfall allein infolge falscher Ruderbewegung auf dem Kahn "D[REDACTED]" gekommen sei, weil dieser mit dem erheblich kleineren und auf die Steuerung seines Nachbarkahns angewiesenen Kahn "A[REDACTED]" dem Kurs des Bootes nicht ordnungsgemäß gefolgt sei, sondern schon bei der Einfahrt in das Neue Fahrwasser steuerbords aus dem Kurs herausgelegen habe.

Die Klägerin, die den Kahn "D[REDACTED]" gegen die Gefahren der Schifffahrt versichert hat und an die etwaige Aus-

gleichsansprüche gegen den Beklagten seitens der Eigentümerin und des Schiffsführers des Kahn "D [REDACTED]" abgetreten worden sind, beansprucht von dem Beklagten als Ausgleichsanspruch den Ersatz von 75 % der Hauptsumme und der Zinsen, die sie und der Schiffseigner B [REDACTED] zur Abdeckung der an dem Kahn "A [REDACTED]" eingetretenen Schäden an deren Ausrüsterin zu zahlen haben. Sie ist der Auffassung, der Unfall sei allein auf die zu geringe Kraft des Schleppers, auf fehlerhafte Zusammenstellung des Schleppzuges und auf falsche Fahrweise des Schleppers zurückzuführen.

Der Beklagte bestreitet jede unrichtige Handlungsweise seinerseits und meint, der Unfall sei allein durch unrichtiges Nachsteuern des Kahn "D [REDACTED]" verursacht worden.

Das Rheinschiffahrtsgericht hat die Klage abgewiesen. Das Rheinschiffahrtsobergericht hat unter Abweisung der Klage im übrigen festgestellt, daß der Beklagte als Eigentümer des Bootes "H [REDACTED]" im Rahmen des Binnenschiffahrtsgesetzes verpflichtet ist, der Klägerin 1/3 des Betrages zu erstatten, den die Klägerin und der Schiffseigner des Kahn "D [REDACTED]" an die C [REDACTED] de Na [REDACTED] F [REDACTED] R [REDACTED] zu zahlen habe und tatsächlich zahle.

Die Klägerin erstrebt mit ihrer Revision Verurteilung des Beklagten in vollem Umfang, der Beklagte mit seiner Revision die völlige Abweisung der Klage.

Entscheidungsgründe:

Die Pflicht des Schiffseigners des Kahn "D [REDACTED]" zum Ersatz des an dem Kahn "A [REDACTED]" entstandenen Schadens beruht auf den §§ 3, 4, 92, 114 BSchG, § 738 HGB. Mit der Behauptung, der Beklagte habe für den Schaden in Höhe von 75 % einzustehen, macht die Klägerin, wie das Berufungsge-



richt zutreffend ausführt, einen Ausgleichsanspruch geltend. Denn der Beklagte haftet als Eigner und Führer von "H[REDACTED]" im Falle schuldhaften Verhaltens dem Eigner von "A[REDACTED]" aus Schleppvertrag, aus unerlaubter Handlung und nach schiffahrtsrechtlichen Grundsätzen, und zwar gesamtschuldnerisch mit dem Schiffseigner von "D[REDACTED]" (Vortisch/Zschucke, BSchG 2. Aufl. § 92 Anm. 10 d). Dabei bedarf es keiner Prüfung, ob im Innenverhältnis der Parteien § 254 BGB oder nur § 736 HGB anzuwenden ist, da der Ausgleich immer nach der Schwere des mitwirkenden ursächlichen Verschuldens herbeizuführen ist und die Frage, ob eine Ersatzpflicht wegen der Geringfügigkeit des mitwirkenden Verschuldens überhaupt entfällt, nach den tatsächlichen Umständen des vorliegenden Falles zu verneinen ist.

Die Rechtsvorgängerin der Klägerin hat im Vorprozeß dem jetzigen Beklagten den Streit verkündet. Nach den Entscheidungsgründen des Urteils des Vorprozesses ist der Unfall allein auf das schuldhafte Verhalten der Schiffsführung von "D[REDACTED]" zurückzuführen. Hierdurch wird jedoch die Klägerin nicht gehindert, in dem vorliegenden Rechtsstreit ein Mitverschulden des Beklagten geltend zu machen, da sich die Wirkung der Streitverkündung nur gegen den Dritten richtet, dem der Streit verkündet worden ist (RGZ 153, 271, 274), nicht gegen den den Streit Verkündenden (§ 68 ZPO).

I. Revision der Klägerin.

1. Mit dem Rheinschiffahrtsgericht sieht das Berufungsgericht den grundlegenden Fehler, der zum Raken des Kahnes "A[REDACTED]" geführt hat, in der falschen Steuerung des Kahnes "D[REDACTED]", der nicht seinem Schleppboot nachgesteuert, sondern nach Steuerbord aus dem Kurs des Bootes herausgelegen habe. In ihrer schriftlichen Revisionsbegründung hat die Klägerin nicht die Ausführungen des Berufungsgerichts

über die falsche Fahrweise der "D[REDACTED]" angegriffen, sondern gerügt, daß das Berufungsgericht bei der Schadensverteilung davon ausgegangen ist, die vom Berufungsgericht beanstandete Fahrweise der "D[REDACTED]" sei die grundlegende Ursache des Unfalls gewesen, statt die nach der Meinung der Revision vom Beklagten verschuldeten Umstände entscheidend zu berücksichtigen. Erst in ihrer Erwiderung auf die Revision des Beklagten hat die Klägerin geltend gemacht, eine fehlerhafte Fahrweise der "D[REDACTED]" liege überhaupt nicht vor. Eines Eingehens auf diese (im übrigen sachlich unbegründeten) Ausführungen der Klägerin bedarf es nicht, da insoweit rechtzeitige Verfahrensrügen nicht erhoben worden sind (§ 554 ZPO) und das Urteil hier auch keinen Rechtsfehler erkennen läßt.

2. Die Revision rügt, das Berufungsgericht habe den Vortrag der Klägerin übergangen, das Schleppboot "H[REDACTED]" sei nicht stark genug gewesen, den Schleppzug ungefährdet durch das Neue Fahrwasser zu bringen und die Anhängkähne von der Längskribbe abzuziehen. Die Rüge ist unbegründet. Das Berufungsgericht hat ausgeführt, das Boot habe den Versuch, die Köpfe der ersten Länge nach Backbord abzuziehen, erst unternommen, als die Anhänge bereits im Bereich der Querströmung waren und zur Kribbe hin abtrieben; angesichts der geringen Stärke des Bootes sei dieser Versuch gescheitert. Aus dem Zusammenhang der Urteilsgründe ergibt sich, daß das Berufungsgericht die Kraft des Bootes für das Schleppen zu Tal für ausreichend gehalten, jedoch den Fehler des Beklagten darin gesehen hat, daß er die geringe Schleppkraft seines Bootes nicht bei der Wahl des Zeitpunkts des Abziehens der Anhänge von der Kribbe berücksichtigt hat. Darin kann kein Rechtsfehler gesehen werden. Das sachkundige Rheinschiffahrtsobergericht war nicht gehalten, das Gutachten eines Sachverständigen einzufordern. Es ist auch nicht einzusehen, warum das Boot trotz seiner geringen Kraft nicht in der Lage gewesen sein sollte, die Köpfe des ersten

Anhangs nach backbord abziehen, solange der erste Anhang noch nicht in die starke rechtsrheinisch verlaufende Stromversetzung geraten war; hierzu bedurfte es keiner großen Kraft. Daß das Boot die Anhänge nicht von der Kribbe abgezogen hat und dazu - in dem von seiner Schiffsführung gewählten Zeitpunkt - nicht in der Lage war, hat das Berufungsgericht festgestellt. Inwiefern die Klägerin durch die Nichtvernehmung des dafür benannten Zeugen Wanders beschwert sein soll, ist unverständlich.

3. In Übereinstimmung mit dem Rheinschiffahrtsgericht hält das Berufungsgericht die Art des Zusammenkoppelns der beiden Anhangkähne erster Länge - Vorderschiffe in gleicher Höhe - nicht für fehlerhaft und für nicht der Schiffahrtsübung widersprechend. Die Revision der Klägerin vertritt anscheinend die Ansicht, der Kahn "A" hätte so weit zurückgehängt werden müssen, daß die Achterschiffe in gleicher Höhe gelegen wären. Sie rügt, das Berufungsgericht habe das Gutachten W. unbeachtet gelassen. Der Sachverständige W. hält aber - für den Oberrhein - gerade die im vorliegenden Fall vorgenommene Art des Zusammenkoppelns für am günstigsten und bemerkt nur, daß an anderen Stromstrecken ein in der Mitte gemeertes, also vorne und hinten nicht in gleicher Höhe befindliches Schiff die zweckmäßigste Zusammenstellung des Talschleppzuges darstelle. Im vorliegenden Fall lagen aber beim Neuen Fahrwasser ähnliche Verhältnisse wie beim Oberrhein vor, insbesondere starke seitliche Stromversetzung und schmales Fahrwasser. Das Gutachten W. spricht daher eher gegen die Ansicht der Klägerin. Wenn das Berufungsgericht den Gutachten der Sachverständigen W. und O. nicht gefolgt ist, so ist darin ein Rechtsfehler nicht zu sehen. Das Berufungsgericht hat seine Ansicht eingehend und im Anschluß an das Urteil des Rheinschiffahrtsgerichts begründet. Dort ist ausgeführt worden, daß bei der Befestigungsart, die die Klägerin für richtig hält - Hinterschiffe auf gleicher Höhe -, die

Kähne das Bestreben haben, nach Steuerbord auszulaufen. Die Auffassung des Rheinschiffahrtsgerichtes entspricht auch den Erfahrungen des Sachverständigen W. Die Ansicht der Revision, die im vorliegenden Fall vorgenommene Art des Zusammenkoppelns, die im angefochtenen Urteil ebenso wie die anderen Arten als gebräuchlich bezeichnet wird, lasse die im Verkehr erforderliche Sorgfalt vermissen, entbehrt der sachlichen Grundlage.

4. Das Berufungsgericht hat dem Beklagten zum Vorwurf gemacht, er habe den von der Schiffsführung der "D." begangenen Fehler nicht rechtzeitig berichtigt. Die Ausführungen der Klägerin zu diesem Punkt scheinen darauf abzuzielen, daß im angefochtenen Urteil das mitwirkende Verschulden des Beklagten zu gering bewertet sei. Die Abwägung des Verschuldens ist jedoch in erster Linie Sache tatrichterlicher Würdigung. Daß das Berufungsgericht hierbei von rechtsfehlerhaften Erwägungen ausgegangen sei, hat die Revision der Klägerin nicht dargetan.

II. Revision des Beklagten.

Zutreffend geht das Berufungsgericht davon aus, daß der Schleppzugführer, ganz besonders auf der Talfahrt, nicht nur die Verantwortung für den richtigen Kurs seines Bootes und damit "für den allgemeinen Kurs" des Schleppzuges, sondern grundsätzlich auch für den richtigen Kurs seiner Anhänge trägt, und daß er, falls auf den Anhängen nicht richtig nachgesteuert wird, diesen Fehler durch entsprechende Anweisung, notfalls durch geeignete Gegenmaßnahmen seines Bootes berichtigen muß. Diese Verantwortung des Schleppzugführers, die sich nunmehr auch aus § 2 Nr. 4 RhSchPVO nF ergibt, folgt aus der ihm kraft seines nautischen Oberbefehls zustehenden Leitung des Schleppzuges (Vortisch/Zschucke § 92 Anm. 7 c S. 445) und beruht auf der

sich aus dem Schleppvertrag ergebenden Pflicht des Schleppzugführers, seine Anhänge gesichert an ihren Bestimmungsort zu bringen. Dabei handelt es sich um eigene, gegenüber den Anhängen bestehende Pflichten des Schleppzugführers, nicht um Aufsichtspflichten im Sinne des § 840 Abs. 2 BGB, was die Revision des Beklagten verkennt.

1. Unbegründet ist der Revisionsangriff gegen die Annahme des Berufungsgerichts, der Beklagte habe das falsche Nachsteuern des Kahn's "D [REDACTED]" durch entsprechende Anweisungen berichtigen müssen. Die Revision meint, die Klägerin habe das fehlerhafte Nachsteuern bestritten und demzufolge auch nicht geltend gemacht, daß der Beklagte zu Unrecht notwendige Befehle zum richtigen Nachsteuern unterlassen habe; mangels einer entsprechenden Behauptung der Klägerin habe das Berufungsgericht das Unterlassen eines solchen Befehls nicht seiner Entscheidung zugrunde legen dürfen. Wenn auch die Klägerin ein fehlerhaftes Nachsteuern bestritten hat, so hat sie aber doch ausgeführt, das Schleppboot würde Wahrschausignal zum Kahn gegeben haben, wenn der Kahn nicht rechtzeitig nachgesteuert hätte (Schriftsatz vom 8. Oktober 1956 S. 8 u.). Daß ein entsprechender Befehl vom Boot nicht gegeben worden ist, ist zwischen den Parteien unbestritten; auch die Revision macht dies nicht geltend. Nachdem das Berufungsgericht ein fehlerhaftes Nachsteuern von "D [REDACTED]" festgestellt hat, war es nicht gehindert, aus dem teils festgestellten, teils unbestrittenen Sachverhalt den entsprechenden rechtlichen Schluß zu ziehen. Hierin liegt entgegen der Ansicht der Revision keine Verletzung des Grundsatzes der Verhandlungsmaxime.

2. Die Revision rügt weiter eine Verletzung des § 139 ZPO. Sie meint, der Beklagte würde, wenn die Unterlassung des Befehls erörtert worden wäre, vorgetragen haben, ein solcher Befehl habe nicht mehr rechtzeitig erteilt werden können und hätte daher den Ablauf der Ereignisse nicht geän-

dert. Auch diese Rüge kann keinen Erfolg haben. Denn das Berufungsgericht stellt ausdrücklich fest, daß die fehlerhafte Steuerung der Anhänge durch "D. [REDACTED]" bereits frühzeitig in Erscheinung getreten ist, nämlich bereits, als sich die erste Länge an der Boje an der Mäuseturm-Insel, dem "halben Mäuseturm" befand, also an einer Stelle, wo die Stromversetzung nach rechtsrheinisch noch nicht stattfand. In diesem Augenblick hätte der Beklagte im Hinblick auf die nach dem Passieren der unteren Mäuseturmspitze drohende Gefahr seine Anweisung sofort geben müssen, er durfte nicht zuwarten, wie die Revision meint, ob "D. [REDACTED]" ihren falschen Kurs von sich aus berichtigen werde. Im angefochtenen Urteil ist daher mit Recht angenommen worden, daß das Unterlassen der Anweisung für das Raken der "Arago" ursächlich war.

3. Die Rüge der Revision, das Berufungsgericht habe ferner nicht die Einhaltung eines falschen Kurses durch das Schleppboot seiner Entscheidung zugrunde legen dürfen, da dem Beklagten von der Klägerin dies nicht zum Vorwurf gemacht worden sei, widerspricht dem Akteninhalt. Das Berufungsgericht sieht eine Pflichtverletzung des Beklagten darin, daß er zum Ausgleich des falschen Nachsteuerens der "D. [REDACTED]" mit seinem Boot nicht stärker vom rechten Ufer abgehalten hat, sondern in der Mitte des Fahrwassers gefahren ist, und den Versuch, die Köpfe der ersten Länge gewaltsam nach backbord abzuziehen, erst gemacht hat, als die Anhänge im Bereich der Querströmung waren. Diese Ausführungen entsprechen durchaus dem Vortrag der Klägerin in der Klage S.5, im Schriftsatz vom 8. Juni 1956 S.5, insbesondere im Schriftsatz vom 5. September 1956 S.3 und im Schriftsatz vom 8. Oktober 1956 S.2. Der Beklagte ist diesem Sachvortrag der Klägerin auch entgegengetreten, allerdings mit der unzutreffenden Ansicht, ein Schleppboot sei nicht dazu da, einen falsch nachsteuernden Anhang in den richtigen Kurs zu bringen (Schriftsatz vom 25. September 1956 S.8).

At

4. Das Berufungsgericht hat daher ohne Rechtsfehler ein ursächliches Mitverschulden des Beklagten angenommen. Es kann auch keine Rede davon sein, daß dieses Mitverschulden, wie die Revision meint, gegenüber dem Verschulden der Schiffsführung der "D [REDACTED]" so geringfügig gewesen sei, daß es nach § 254 BGB rechtlich nicht in Betracht komme.

III. Hiernach sind die Revisionen beider Parteien unbegründet. Die Kostenentscheidung beruht auf § 92 ZPO.

Dr. Nastelski

Dr. Nörr

Dr. Haager

Liesecke

Dr. Reinicke