

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 17/69

URTEIL

Verkündet am

2. März 1970

Heil,

Justizhauptsekretär

**als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle**

in dem Rechtsstreit

Klägerin und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

1.

2.

3.

Beklagten und Revisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 2. März 1970 unter Mitwirkung der Bundesrichter Liesecke, Dr. Schulze, Stimpel, Dr. Bauer und Dr. Kellermann

für Recht erkannt:

I. Auf die Revision der Klägerin wird - unter Zurückweisung der Revision im übrigen - das Urteil des Rheinschiffahrtsobergerichts Köln vom 13. Dezember 1968 teilweise geändert und wie folgt neu gefaßt:

Auf die Berufung des Beklagten zu 3 wird das Urteil des Rheinschiffahrtsgerichts Duisburg-Ruhrort vom 7. Juni 1968 insoweit aufgehoben, als es den Klageanspruch gegenüber dem Beklagten zu 3 dem Grunde nach zu 2/3 für gerechtfertigt erklärt hat. Die Klage wird insoweit in vollem Umfange abgewiesen.

Die Berufungen der Klägerin und der Beklagten zu 1 und zu 2 gegen das genannte Urteil werden zurückgewiesen.

Die Klägerin hat die außergerichtlichen Kosten des Beklagten zu 3 zu tragen.

Die Sache wird zur Verhandlung und Entscheidung über den Betrag des dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärten Teiles der Klage an das Rheinschiffahrtsgericht zurückverwiesen. Diesem wird auch die Entscheidung über die Kosten der Berufung, soweit über sie nicht erkannt worden ist, übertragen.

II. Die Klägerin hat die dem Beklagten zu 3 in der Revisionsinstanz erwachsenen außergerichtlichen Kosten zu

- 3 -

tragen. Im übrigen findet eine Erstattung der außergerichtlichen Kosten nicht statt. Die Auslagen des Revisionsgerichts fallen zur Hälfte der Klägerin, im übrigen den Beklagten zu 1 und zu 2 als Gesamtschuldnern zur Last.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Klägerin ist Versicherer des SK "C[REDACTED]" (80 m lang; 9,5 m breit; 1 366 t). Die Beklagte zu 1 ist Eignerin des MS "M[REDACTED]" (85,92 m lang; 11,05 m breit; 1 628 t; 2 x 600 PS) und des Schubleichters "Co[REDACTED]" (60 m lang; 9,46 m breit; 977 t).

SK "C[REDACTED]" fuhr am 20. Dezember 1966 mit einer Ladung von 518 t Salz (Tiefgang 1,4 - 1,5 m) im Schlepp (Stranglänge 60 - 70 m) des vom Beklagten zu 2 verantwortlich geführten MS "M[REDACTED]" rheinabwärts. An der Backbordseite des Kahn es hing der leere, unter der verantwortlichen Führung des Beklagten zu 3 stehende SL "Co[REDACTED]". Die Köpfe der beiden Anhänge lagen gleichauf. SL "Co[REDACTED]" besaß keine Rudereinrichtung, hatte aber einen Schottelmotor. Beim Passieren der in einer starken Linksbiegung des Stromes gelegenen Straßenbrücke Wesel-Büderich geriet SK "C[REDACTED]" mit dem Steuerbordvorschiff gegen den rechten Brückenpfeiler der mittleren, 150 m breiten Öffnung und wurde beschädigt.



Die Klägerin fordert von den Beklagten - aus abgetretenem und übergegangenem Recht - Ersatz des von ihr auf 40.742,47 hfl. bezifferten Schadens der Interessenten des SK "C[REDACTED]". Sie wirft dem Beklagten zu 2 u.a. vor, er sei mit dem Schleppzug zunächst zu weit in den Hang geraten und habe sodann die Anhänge nicht genügend nach Backbord abgezogen. Dem Beklagten zu 3 macht die Klägerin in erster Linie den Vorwurf, er habe die Brückendurchfahrt nicht rechtzeitig mit dem Schottelmotor unterstützt.

Die Beklagten haben Klagabweisung beantragt. Nach ihrem Vorbringen ist der Unfall allein durch falsche Steuermanöver des SK "C[REDACTED]" verursacht worden.

Die Beklagte zu 1 hat MS "M[REDACTED]" und SL "Co[REDACTED]" in Kenntnis der Klagforderung zu neuen Reisen ausgesandt.

Das Rheinschiffahrtsgericht hat die Klage dem Grunde nach zu 2/3 für gerechtfertigt erklärt. Das Rheinschiffahrtsobergericht hat erkannt, daß die Klage dem Grunde nach gegenüber den Beklagten zu 1 und zu 2 lediglich zu 1/3 berechtigt, im übrigen unbegründet sei. Mit der Revision verfolgt die Klägerin den abgewiesenen Teil der Klage weiter. Die Beklagten beantragen, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

Das angefochtene Urteil hält nicht in allen Punkten einer rechtlichen Nachprüfung stand.

Verschulden des MS "M[REDACTED]"

1. Nach den Feststellungen des Berufungsgerichts fuhr das leere MS "M[REDACTED]", auf dessen Backbordseite ebenso wie auf die der beiden Anhänge ein starker böiger Wind drückte, von der zwischen km 813,2 und 813,4 befindlichen Mündung des Wesel-Datteln-Kanals ab "wesentlich weiter als 40 m" aus dem rechten (Weseler) Ufer. Das Schiff hielt zunächst den etwa 120 - 130 m aus dem Weseler Ufer stehenden rechten Pfeiler der mittleren Öffnung der Straßenbrücke (km 813,8) an, ging sodann "jedenfalls mehr als 30 m" oberhalb der Brücke nach Backbord ab und passierte die linke Seite des Pfeilers in einem Seitenabstand von 30 - 40 m.

Die Revision wendet sich gegen diese Feststellungen mit einer Reihe von Verfahrensrügen. Diese greifen nicht durch. Einer Begründung bedarf es insoweit nach Art. 1 Nr. 4 des Gesetzes zur Entlastung des Bundesgerichtshofes in Zivilsachen vom 15. August 1969 nicht.

2. Das Berufungsgericht bezeichnet die Fahrweise des MS "M[REDACTED]" im Hinblick auf die örtlichen Gegebenheiten und die zur Unfallzeit herrschenden Witterungsverhältnisse als "zumindest unzumutbar". Es meint, die Führung des Schiffes sei deshalb verpflichtet gewesen, sich durch stetiges Beobachten von dem richtigen Nachsteuern der beiden Anhänge zu überzeugen, zumal es

schon auf dem vorangegangenen Teil der Reise beim Durchfahren von Strombiegungen zu Schwierigkeiten (zu starkes Fallen der Anhänge in den Hang) gekommen sei; auch habe die Führung des MS "M[REDACTED]" die Anhänge, die dem Kurs dieses Schiffes bei der Annäherung an die Brücke zunächst nicht gefolgt und weiter nach Steuerbord (in den Hang) gegangen seien, zu einer Kursänderung auffordern und sie bei Nichtbefolgen der Aufforderung durch geeignete Gegenmaßnahmen zum richtigen Nachsteuern zwingen müssen. Keinesfalls habe die Führung des MS "M[REDACTED]" sich, wie der Aussage des Beklagten zu 2 zu entnehmen sei, mit der Überlegung beruhigen dürfen, "daß die Ruder an beiden Schiffen (Anhängen) besetzt waren und man auf den Kähnen selbst sehen konnte, wie zu fahren war".

Die Revision wendet sich gegen diese Ausführungen insoweit, als das Berufungsgericht die Fahrweise des MS "M[REDACTED]" lediglich als "zumindest unzumutbar" bezeichnet, hierin aber kein schuldhaftes Verhalten der Führung dieses Schiffes erblickt hat. Der Angriff ist von Erfolg.

Der Schleppzugführer ist nach § 2 Nr. 4 Abs. 1 RheinSchPVO für die Befolgung der Vorschriften dieser Verordnung für Schleppzüge verantwortlich. Er hat sowohl für den richtigen Kurs des Bootes als auch - unbeschadet der Verantwortung der Kahnführer nach § 2 Nr. 4 Abs. 2 RheinSchPVO - für den richtigen Kurs der Anhänge zu sorgen (BGH VersR 1965, 455, 457). Er muß deshalb den Kurs des Bootes so wählen, daß den ordentlich nachsteuernden Anhängen eine sichere Fahrt ermöglicht wird. Des weiteren ist er, wie der Senat

bereits mehrfach, zuletzt im Urteil vom 16. Juni 1969 - II ZR 189/67 (VersR 1969, 749) ausgesprochen hat, gehalten, die Anhänge - gegebenenfalls laufend - zu beobachten und, sofern sie nicht richtig nachsteuern, den Fehler durch entsprechende Weisungen und bei deren Nichtbefolgen durch geeignete Gegenmaßnahmen zu berichtigen.

Gegen diese Pflichten hat die Führung des MS "M [REDACTED]" schuldhaft verstoßen. Soweit das Berufungsgericht hinsichtlich des Kurses des genannten Schiffes anderer Auffassung ist, hat es zu diesem Punkte nicht hinreichend die Schwierigkeiten in Betracht gezogen, die auf dem vorangegangenen Teil der Reise beim Durchfahren von Strombiegungen aufgetreten waren. Wenn die Anhänge hierbei bereits mehrfach zu stark in den Hang gefallen waren, so mußte die Führung des MS "M [REDACTED]" mit einer derartigen Möglichkeit auch im Bereich der Unfallstelle rechnen, zumal dort ein starker böiger Wind auf die dem Hang abgewandte Seite der leeren oder nur teilweise abgeladenen Anhänge drückte. Sie war deshalb verpflichtet, einen Kurs zu wählen, der dem Schleppzug auch unter Berücksichtigung dieser Umstände ein sicheres Passieren der ohnehin für Talschleppzüge schwierig zu durchfahrenden Brücke gestattete. Dieser Pflicht genügte sie nicht, wenn sie von der Einmündung des Wesel-Datteln-Kanals ab zunächst lediglich den rechten Pfeiler der mittleren Brückenöffnung anhielt und erst kurz oberhalb der Brücke (das Berufungsgericht spricht von "jedenfalls mehr als 30 m") stark nach Backbord abzog. Vielmehr hätte sie der Neigung der Anhänge, zu stark in den Hang zu fallen, damit

begegnen müssen, daß sie spätestens von der Einmündung des Wesel-Datteln-Kanals an einen stetigen, zumindest auf die Mitte der mittleren Brückenöffnung gerichteten Kurs fuhr. Abgesehen davon, daß dann keinesfalls zweifelhaft sein konnte, welche Öffnung der Brücke der Schleppzug benutzen werde, hätte ein solcher Kurs ein zu starkes Fallen der Kähne in den Hang verhindern können und ihnen ohne weiteres ein rechtzeitiges Freifahren des rechten Pfeilers der mittleren Brückenöffnung ermöglicht. Im Streitfall ist daher neben den bereits vom Berufungsgericht festgestellten Fehlern der Führung des MS "M[REDACTED]" auch von einem falschen Kurs dieses Schiffes auszugehen.

Verschulden des SK "C[REDACTED]"

1. Nach den Ausführungen des Berufungsgerichts war der Matrose T[REDACTED], der zur Unfallzeit das Steuer des Kahnes bedient hat, nicht in der Lage, die Anhänge richtig zu steuern. So habe er irrtümlich gemeint, MS "M[REDACTED]" werde die Köpfe der Anhänge fahren, wogegen er selbst nur für die Achterschiffe zu sorgen brauche. Ferner habe er "bis ganz kurz" vor der Brücke nichts unternommen, um die Anhänge durch eigenes Nachsteuern auf einen gefahrlosen Kurs zu bringen. Dabei habe er bereits etwa in Höhe der Kanaleinmündung erkannt, daß der Schleppzug die mittlere Brückenöffnung passieren wolle. Hätte er von diesem Zeitpunkt ab mit den Anhängen einen gegenüber MS "M[REDACTED]" nach Backbord versetzten Kurs gefahren, so wäre das Verfallen der Anhänge nach Steuerbord und die Anfah- rung des Brückenpfeilers vermieden worden. Stattdessen

habe Thoolen - nach seiner Aussage im Verklarungsverfahren - das Steuer bei der Annäherung an die Brücke "einmal etwas steuerbords und einmal etwas backbords" gedreht, "wie man das so tut".

Der Schiffsführerin T[REDACTED], die für die Führung des Kahnés verantwortlich war, wirft das Berufungsgericht vor, sie habe dem Matrosen T[REDACTED], der ersichtlich die Anhänge nicht ordnungsgemäß habe nachsteuern können, die Führung des Kahnés während der gesamten Reise überlassen und sich selbst während der schwierigen Durchfahrt durch die Straßenbrücke Wesel-Büderich nicht um die Führung des Kahnés gekümmert.

2. Diese Ausführungen des Berufungsgerichts lassen entgegen den Darlegungen der Revision keinen Rechtsfehler erkennen. Die Frage, ob der Unfall durch Steuermanöver des SK "C[REDACTED]" vermeidbar war, konnte das sachkundige Berufungsgericht ohne die Zuziehung eines Sachverständigen beurteilen. Auf die Verteilung der Beweislast kommt es im Hinblick auf die eindeutigen Feststellungen des Berufungsgerichts nicht an.

Verschulden des SL "Co[REDACTED]"

Das Berufungsgericht hält ein nautisch falsches Verhalten der Führung des Schubleichters nicht für bewiesen. Die Revision irrt, wenn sie meint, der Beklagte zu 3 (SL "Co[REDACTED]") habe den Nachweis führen müssen, daß er alles getan habe, um die Fehler des Beklagten zu 2 (SK "C[REDACTED]") auszugleichen. Vielmehr war es nach all-

gemeinen Beweisgrundsätzen Sache der Klägerin darzutun und im Streitfall zu beweisen, daß der Beklagte zu 3 den Unfall schuldhaft mitverursacht hat. Dies gilt auch insoweit, als die Klägerin ihr Schadensersatzbegehren gegen die Beklagte zu 1 mit auf ein nautisches Fehlverhalten des Beklagten zu 3 gründet. Zwar führt der zwischen der Klägerin und der Beklagten zu 1 geschlossene Schleppvertrag unter den in BGHZ 27, 236 f dargelegten Voraussetzungen zu einer Umkehrung der Beweislast. Im Gegensatz zu der Führung des MS "M[REDACTED]" handelte jedoch die Führung des SL "Co[REDACTED]" nicht in Erfüllung des Schleppvertrages, so daß schon aus diesem Grunde hinsichtlich des Verhaltens der Führung des letztgenannten Schiffes eine Beweislastumkehr im Verhältnis der Klägerin zu der Beklagten zu 1 nicht in Betracht kommt.

Schuldverteilung

Die vom Berufungsgericht - ersichtlich nach §§ 92 BSchG, 736 Abs. 1 HGB, 254 BGB - vorgenommene Abwägung des Verschuldens der beiden Schiffe (MS "M[REDACTED]", SK "C[REDACTED]") kann schon aus dem Grunde keinen Bestand haben, weil das Berufungsgericht rechtsirrtümlich einen fehlerhaften Kurs des MS "M[REDACTED]" verneint hat. Seine Erwägungen zur Schuldverteilung sind ferner deshalb rechtlich nicht einwandfrei, weil es bei der Beurteilung der Schwere des Verschuldens der Führung des MS "M[REDACTED]" nicht den nach § 2 Nr. 4 Abs. 1 RheinSchPVO gebotenen strengen Maßstab angelegt hat. Wenn, wie im Streitfall,

ein Schleppzugführer beim Befahren einer besonders schwierigen Strombiegung einen für seine Anhänge gefährvollen Kurs wählt und sich um diese in keiner Weise kümmert, obwohl er bereits nach dem bisherigen Verlauf der Reise mit erheblichen Schwierigkeiten der Anhänge in der Stromkrümmung rechnen mußte, so verstößt er in besonders grober Weise gegen die ihm obliegende Verantwortung für die Fahrweise des gesamten Schleppzuges. Sein Verschulden kann daher nicht, wie das Berufungsgericht meint, geringer als das eines Rudergängers bemessen werden, der der irrtümlichen Auffassung ist, er habe nur das Achterschiff seines Kahnens zu fahren.

Die dargelegten Fehler nötigen jedoch nicht zu einer Zurückverweisung der Sache an das Berufungsgericht. Das Revisionsgericht kann die nach §§ 92 BSchG, 736 Abs. 1 HGB, 254 BGB vorzunehmende Schuldverteilung selbst durchführen, wenn ihm, wie im Streitfall, alle hierfür erforderlichen Unterlagen vorliegen (BGH LM § 254 (G) BGB Nr. 3). Nimmt man in Betracht, daß nicht nur, wie das Berufungsgericht meint, auf SK "C[REDACTED]", sondern auch auf MS "M[REDACTED]" in besonders grober Weise fahrlässig gehandelt worden ist, beachtet man weiter, daß die Verantwortung für den richtigen Kurs des Schleppzuges - unbeschadet der Verantwortung der Kahnführer nach § 2 Nr. 4 Abs. 2 RheinSchPVO - bei der Führung des MS "M[REDACTED]" lag und berücksichtigt man schließlich, daß die Gefahrenlage, in welcher es sodann zu dem Unfall gekommen ist, zunächst allein

durch den fehlerhaften Kurs dieses Schiffes hervorgerufen worden ist, so erscheint es angemessen, daß die Beklagten zu 1 und zu 2 den Interessenten des SK "C[REDACTED]" 2/3 ihres Unfallschadens ersetzen.

Liesecke Dr.Schulze Stimpel Dr.Bauer Dr.Kellermann