

2017 035

# BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 28/65

## URTEIL

Verkündet am

18. Mai 1967  
Heil,  
Justizobersekretär  
als Urkundsbeamter  
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der Firma Hermann P [REDACTED] KG in F [REDACTED] b. K [REDACTED] a.Rh.,  
vertreten durch die persönlich haftende Gesellschafterin  
Frau Luise P [REDACTED],

Klägerin und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

Nebenintervenientin: Bundesrepublik Deutschland, ver-  
treten durch die Wasser- und Schifffahrtsdirektion  
Fr [REDACTED] i.B [REDACTED], E [REDACTED] mstr. [REDACTED],

gegen

1. C [REDACTED] de N [REDACTED] Fr [REDACTED] R [REDACTED] (C.N.F.R.)  
S [REDACTED], Place de L [REDACTED],
2. Robert B [REDACTED], Kapitän auf dem MS "Bo [REDACTED]", zu laden  
über die Beklagte zu 1,

Beklagte und Revisionsbeklagte,

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

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 18. Mai 1967 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Dr. Fischer und der Bundesrichter Dr. Nörr, Dr. Bukow, Dr. Schulze und Fleck

für Recht erkannt:

Die Revision der Klägerin gegen das Urteil des 3. Zivilsenats des Oberlandesgerichts Karlsruhe vom 22. Dezember 1964 wird unter Änderung dieses Urteils im Kostenpunkt zurückgewiesen.

Die Kosten des Rechtsstreits werden mit Ausnahme der Kosten der Nebenintervention, die die Nebenintervenientin zu tragen hat, der Klägerin auferlegt.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Klägerin ist Inhaberin eines Kieswerks in F- bei K- a.Rh., Das Werk befindet sich in einer Entfernung von ca. 400 m von der rechtsrheinischen Uferseite im Rheinvorland (Rhein km 309,5 bis 310,2) an einem Baggersee. Der Baggersee ist im Norden mit dem Rhein durch einen Stichkanal (Peter-Kanal) verbunden. Im südlichen Teil des Baggersees, auf dessen Südwestseite, befindet sich die Verladeanlage der Klägerin, die am Unfalltage aus einem Transportband mit Einlaufschurre bestand.

Am 30. Juni 1961 sollte der Schleppkahn "V[REDACTED]" (2.000 t, 96 m lang, 11 m breit) der Beklagten zu 1 eine Ladung Kies an der Anlegestelle der Klägerin übernehmen. Zu diesem Zweck hat das der Erstbeklagten gehörende und vom Zweitbeklagten geführte Schleppboot "Bo[REDACTED]" (600 PS) den Kahn leer auf kurzem Strang durch den Kanal in den Baggersee eingeschleppt. Während das zuvor beladene Motorschiff "Bu[REDACTED]" die Verladestelle in Richtung Stichkanal verließ, drehte "Bo[REDACTED]" südöstlich vor der Verladestelle nach Steuerbord, um den Kahn unter das Transportband zu bringen. Im letzten Teil des Wendemanövers erkannte der Schiffsführer des Kahn, daß die Transportbrücke zu niedrig stand, um mit dem leeren Kahn schadlos darunter zu kommen. Er setzte deshalb seinen Buganker. Unterdessen zog das Boot den Kopf des Kahn nach Steuerbord vom Land ab. Der Kopf des Kahn stieß jedoch gegen die Transportbrücke, so daß diese beschädigt wurde. Sie mußte in der Folgezeit abmontiert und verschrottet werden.

Die Klägerin verlangt von den Beklagten Ersatz des Schadens an der Transportanlage, den sie mit 42.300,46 DM beziffert. Sie meint, der Schaden sei ausschließlich auf das nautisch fehlerhafte Verhalten des Zweitbeklagten zurückzuführen, der den Wendebogen zu schnell und zu weit genommen habe, so daß der Kahn zu nahe ans Ufer geraten sei. Als die Kollisionsgefahr zu erkennen gewesen sei, hätte der Schleppzug zum Halten gebracht werden müssen. Obwohl der Schiffsführer des Kahn in Erkenntnis der Gefahr den Buganker gesetzt habe, habe der Zweitbeklagte mit voller Kraft weitergezogen, wodurch der Zusammenstoß erfolgt sei.



Die Beklagten haben ein Verschulden des Zweitbeklagten in Abrede gestellt. Sie sind der Auffassung, der Zusammenstoß sei ausschließlich von der Klägerin zu vertreten, da diese das Transportband nicht hoch genug eingestellt habe. Den Schiffsführern des Schleppzugs seien die Verhältnisse am Baggersee nicht bekannt gewesen.

Das Rheinschiffahrtsgericht hat die Klage dem Grunde nach zu 1/3 für gerechtfertigt erklärt und sie im übrigen abgewiesen. Das Berufungsgericht hat sie im vollen Umfange abgewiesen.

Mit der Revision, um deren Zurückweisung die Beklagten bitte, will die Klägerin ihrer Klage zum vollen Erfolg verhelfen.

#### Entscheidungsgründe:

I. Das Berufungsgericht führt aus:

Am Unfalltag sei der Wasserspiegel verhältnismäßig hoch gewesen (Pegel Straßburg 3,58 m). Der leere Kahn habe ziemlich hoch aus dem Wasser herausgeragt. Die Sichtverhältnisse seien für den vom Rhein über den Stichkanal herannahenden Schiffsführer einwandfrei gewesen und hätten es ihm gestattet, die Lage der Rampe und das durchzuführen-  
de Manöver zu überblicken. Das über das Wasser hinausragende Förderband mit Einlaufschurre sei etwa 12 - 14 m lang gewesen; seitlich sei es nicht beweglich gewesen. Mit einer Handwinde habe das Band zwar bis zum Winkel von 45 ° höher gestellt werden können. Es sei jedoch tatsächlich

in den ganzen Jahren bis zum Unfall nicht verstellt worden, so daß es praktisch starr gewesen sei. Dalben seien im Uferbereich der Anlegestelle nicht vorhanden gewesen. Auch befänden sich dort keine Warnschilder. Das heutige Förderband der Klägerin werde elektrisch betätigt. Es sei, solange es nicht nötig werde, auf Land eingeschwenkt und werde erst, wenn das Schiff zwecks Kiesaufnahme angelegt habe, seitlich gegen das Wasser eingeschwenkt, wobei seine Höhe entsprechend den gegebenen Verhältnissen eingestellt werde. Auch befänden sich jetzt im Bereich der Laderampe am Ufer 2 Dalben, über deren Fluchtlinie das Förderband, wenn es ausgefahren sei, ca. 6 m hinausrage.

Ganz überwiegend würden nur Einzelfahrer zur Kiesaufnahme anlegen. Entgegen der Behauptung der Klägerin würden die Schiffe nicht durch ein Boot der Klägerin an die Anlegestelle bugsiert. Vielmehr legten sich die Schiffe selbständig in die Nähe der Förderanlage, und zwar, seit die Dalben vorhanden sind, an diesen entlang an, so daß das Förderband im Bereich des Mittelschiffes hänge. Erst dann begäben sich der Schiffsführer oder ein anderes Mitglied der Besatzung an Land, um im Büro der Klägerin das Weitere zu besprechen.

Bereits am Stichkanal sei der beklagte Schleppzugführer, der die Örtlichkeit nicht gekannt habe, von einem Betriebsangehörigen der Klägerin angewiesen worden, über Steuerbord zu der Anlegestelle aufzudrehen und den Kahn sofort an das Transportband der Anlegestelle zu legen, damit noch am Vormittag mit der Beladung begonnen werden könne. Der Schleppzugführer habe das Anlegemanöver nautisch richtig durchgeführt. Weder die Geschwindigkeit von 5 bis 6 km/h noch der gewählte Wendekreis und der Uferabstand seien zu

beanstanden, wenn man davon ausgehe, daß der Schleppzugführer den Kahn unter den Bandausleger habe bringen wollen. Durch das NS "Bu [REDACTED]" und das zuvor abgefahren sei, sei der Schleppzug nicht behindert worden. Daß der Schleppzugführer im letzten Augenblick noch den Kahn nach Steuerbord habe herüberziehen wollen, um ihn aus dem Gefahrenbereich zu bringen, könne ihm ebenfalls nicht zum Vorwurf gemacht werden. Es sei nicht schuldhaft, wenn der Schleppzugführer nicht rechtzeitig erkannt habe, daß sein Kahn nicht gefahrlos unter den Bandausleger gelangen werde. Der Vordersteven des Kahns sei nur etwa 10 cm höher gelegen als die Bandanlage. Einen so geringfügigen Höhenunterschied habe der Schleppzugführer aus weiterer Entfernung nicht feststellen noch so frühzeitig erkennen können, um das Anlagemanöver noch rechtzeitig abubrechen. Wegen der ihm gegebenen Weisung habe er darauf vertrauen können, daß der Ausleger ausreichend hoch eingestellt gewesen sei oder vor der Annäherung des Kahns noch eingestellt werden würde, so daß Schwierigkeiten nicht entstünden. Den Kahn außerhalb der Anlage so hinzulegen, daß dieser zu der Verladestelle quer hätte verholt werden können, wäre der Kapitän nur gehalten gewesen, wenn er zu diesem viel Zeit erforderlichen Manöver von der Klägerin angewiesen worden wäre, was nicht der Fall gewesen sei. Die Klägerin habe weder die technischen noch die personellen Voraussetzungen dafür geschaffen, daß durch ihre Anlage der Schiffsverkehr nicht gefährdet wurde.

II. Die Revision ist der Auffassung, die Art, wie ein Schiff vorzulegen sei, bestimme der Schiffsführer in eigener Verantwortung. Das ist richtig, aber auch vom

Berufungsgericht entgegen der Behauptung der Revision nicht verkannt. Die Revision übersieht, daß der anlegende Schiffer darauf vertrauen durfte - wie das Berufungsgericht zutreffend ausführt - , daß die Klägerin beim Betrieb ihrer Verladeeinrichtung ihre Verkehrssicherungspflichten erfüllt hatte. Das war jedoch nicht der Fall. Die Klägerin hat ihre Pflicht verletzt, dafür zu sorgen, daß das Schiff der Beklagten an ihrer, der Klägerin, Anlage gefahrlos anlegen konnte. Dabei ist es unerheblich, daß sich die Anlage der Klägerin in ihrem Werksgelände befindet (BGH VersR 1962, 1161).

Der Ausleger war der Höhe nach verstellbar eingerichtet, so daß er entsprechend dem Wasserstand und der Bauart des zu beladenden Schiffes eingestellt werden konnte. Wenn dies, wie die Klägerin selbst vorgetragen hat, nur unter Zuziehung mehrerer Arbeiter in zeitraubender Arbeit geschehen konnte, so entsprach die Anlage, wie das Berufungsgericht ohne Rechtsfehler ausführt, nicht den an eine bewegliche Anlage zu stellenden Erfordernissen; sie war, wie die Revision selbst ausführt, praktisch starr. Die Klägerin kann sich nicht damit entschuldigen, daß das Schiffsahrtsamt, das nach der Behauptung der Klägerin die Anlage laufend überprüft hat, keine Beanstandungen erhoben hat. Es war Sache der Klägerin, von sich aus für einen ordnungsmäßigen Zustand der Anlage zu sorgen. Von dem ordnungsgemäßen Betrieb der Anlage durfte der beklagte Schiffsführer ausgehen, dies um so mehr, als er von einem Werksangehörigen angewiesen worden war, den Kahn sofort an das Transportband der Anlegestelle zu legen. Die Klägerin hat zwar eine solche Anweisung bestritten, das Berufungsgericht hat sie aber in rechtsfehlerfreier Beweiswürdigung festgestellt, wogegen sich die

Revision vergeblich mit eigener Beweiswürdigung wendet. Selbst wenn die Anlage starr, also nicht beweglich eingerichtet gewesen wäre, so hätte der von ihr bei hohem Wasserstand den weit aus dem Wasser ragenden Leerschiffen drohenden Gefahr durch entsprechende Wahrschau seitens der Klägerin begegnet werden müssen. Das hat das Berufungsgericht zutreffend angenommen. Die Revision verkennt den Begriff der Sorgfaltspflicht, wenn sie das mit der Begründung, bei der Klägerin sei es nicht üblich gewesen, ankommenden Schiffen Weisungen zu geben, nicht wahrhaben will. Unerheblich ist, ob der im Streit befindliche Unfall der einzige bei der Ladeeinrichtung gewesen sei.

Die Revision meint, der Beklagte habe rechtzeitig erkennen können, daß die Durchfahrtshöhe des Bandes für ein gefahrloses Anlegen des Kahn es nicht ausreiche. Das Berufungsgericht hat das Gegenteil festgestellt, an diese tatsächliche Feststellung ist die Revision gebunden. Die Feststellung des Berufungsgerichts wird durch den Vortrag der Klägerin im Schriftsatz vom 21. Mai 1962 S.3 gestützt, wonach auch der am Land stehende Zeuge Peter die Kollisionsgefahr erst habe erkennen müssen, als sie unmittelbar bevorstand. Die Revision wirft dem Berufungsgericht vor, es habe sich nicht mit der Aussage des Kahnschiffers auseinandergesetzt, der der Auffassung gewesen sei, der Kahn wäre mit der vorderen Schiffswohnung oder der Ankerliere hängen geblieben, die höher als der Steven gewesen seien, wenn nicht schon der Anstoß mit dem Steven erfolgt gewesen wäre. Auch wenn unterstellt wird, daß diese Auffassung richtig ist, und wenn daher für die Verschuldensfrage von einem größeren Höhenunterschied als der vom Berufungsgericht angenommenen Differenz von 10 cm auszugehen ist, würde ein etwa anzunehmendes Verschulden des Beklagten hinter

dem Verschulden der Klägerin und ihrer Leute ganz zurücktreten. Der Beklagte durfte sich auf den ordnungsgemäßen Betrieb des Transportbandes, unter das er nach der ihm erteilten Anweisung den Kahn zu legen hatte, verlassen. Er mußte und durfte seine volle Aufmerksamkeit auf die Navigation seines Schleppzuges mit dem fast 100 m langen Kahn in verhältnismäßig engem Raum richten. In diesem

Punkt würde das Verschulden der Leute der Klägerin, insbesondere ihres Gesellschafters Hans P. bei weitem überwiegen. Denn diese beobachteten von Land aus in naher Entfernung das Wendemanöver und konnten von ihrem Standort aus, durch nichts abgelenkt, die Höhe des Auslegers mit der Höhe der vorderen Schiffsaufbauten unschwer vergleichen. Trotzdem haben sie es unterlassen, den Schleppzugführer rechtzeitig zu wahrnehmen. Das unterstellte geringfügige Verschulden des Schleppzugführers hat daher bei der Schadensverteilung gemäß § 254 BGB außer Betracht zu bleiben mit der Folge, daß die Klägerin ihren Schaden allein tragen muß. Dies gilt wegen der zusätzlichen (adjektivischen) Natur der Schiffseignerhaftung nach der hier allein in Frage kommenden Vorschrift des § 3 BSchG auch gegenüber der Beklagten zu 1 (vgl. BGHZ 26, 152, 157).

Ob der beklagte Schleppzugführer nach dem Ankerwerfen des Kahnes dessen Kopf mit mehr oder weniger Kraft abgezogen hat, ist für das Verschulden des Beklagten unerheblich, da es sich nach dem vom Berufungsgericht festgestellten Sachverhalt um ein Manöver des letzten Augenblicks gehandelt hat.

Inwieweit das angebliche Fehlen eines Schiffsjungen auf dem Kahn für den Unfall ursächlich gewesen sein soll, ist nicht ersichtlich.

Das Schiffahrtsobergericht hat genügend Sachkunde ausgewiesen, um auf Grund seiner Feststellungen den Fall ohne weitere Anhörung des Sachverständigen zu entscheiden.

III. Hiernach war die Revision als unbegründet zurückzuweisen. Die Kostenentscheidung beruht auf §§ 91, 97 Abs. 1, 101 Abs. 1 zweiter Halbsatz ZPO.

Dr. Fischer

Dr. Nörr

Dr. Bukow

Dr. Schulze

Fleck