

Für das Nachschlagewerk!

Nicht für die Amtliche Sammlung!

2507 082

Gesetz: BSchG §§ 7, 92; HGB § 736; RhSchPVO a.F. §§ 44, 107.

Rechtssatz: Bei einem verbotswidrigen Wettrennen zweier Schleppzüge haften für den daraus entstehenden Schaden nicht nur die Eigner der den Schleppzug führenden Hauptboote, sondern auch der Eigner des einem Hauptboot vorübergehend vorgespannten Schleppers, der das verbotswidrige Manöver seines Hauptbootes unterstützt.

Aktenzeichen: II ZR 37/57

OLG - Rheinschiffahrtsobergericht - Köln

Urt. des BGH v. 2. Oktober 1958

AG - Rheinschiffahrtsgericht
Duisburg - Ruhrort

Verkündet
am 2. Oktober 1958
Pfauf, Justizangestellter
als Urkundsbeamter der
Geschäftsstelle

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

In dem Rechtsstreit

des Kapitäns August Sch[REDACTED], Du[REDACTED]-R[REDACTED],
D[REDACTED]straße [REDACTED],

Klägers und Revisionsklägers,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

1. den Reeder Br[REDACTED] von Boot "E[REDACTED] K[REDACTED]",
St. G[REDACTED],

2. den Kapitän Johann Be[REDACTED], Bi[REDACTED],

Beklagten und Revisionsbeklagten,

- 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:

Auf die Revision des Klägers wird das Urteil des
3. Zivilsenats des Oberlandesgerichts - Rheinschiffahrts-
obergerichts - in Köln vom 31. Dezember 1956 aufgehoben.
Die Sache wird zur anderweiten Verhandlung und Entschei-
dung, auch über die Kosten der Revision, an das Beru-
fungsgericht zurückverwiesen.

Von Rechts wegen

17

Tatbestand:

Am 21. November 1950 befand sich der Kahn "Ber[REDACTED]" auf einer Reise von der Ruhr nach Heilbronn. Er wurde von dem dem Kläger gehörigen Boot "Wi[REDACTED]" geschleppt, das bei Kaub das dem Beklagten zu 1 gehörende und vom Beklagten zu 2 verantwortlich geführte Boot "B[REDACTED] K[REDACTED]" als Vorspann erhielt. Es herrschte Hochwasser. Oberhalb des Clemensgrundes lief der "W[REDACTED]"-Schleppzug einem andern auf, der aus dem Boot "S[REDACTED]" mit dem Kahn "A[REDACTED]" bestand. Diesem war als Beispann das Boot "H[REDACTED]" beigegeben.

Nachdem der stärker laufende "W[REDACTED]"-Schleppzug mehrfach unter Abgabe der vorgeschriebenen Signale vergeblich versucht hatte, den "S[REDACTED]"-Schleppzug zu überholen, erreichten die Spitzen beider Schleppzüge das Binger Loch und passierten dieses ungefähr in gleicher Höhe. Ehe das Boot "Ber[REDACTED]" das Loch ganz durchfahren hatte, brach seine Schlepptrosse. "Ber[REDACTED]" trieb über Steuerbord ab, geriet auf den Leisten und kam linksrheinisch auf Grund.

Über diesen Vorfall haben mehrere Prozesse geschwebt, die im Endergebnis übereinstimmend mit der Feststellung endeten, daß Eigner und Führer von "S[REDACTED]" und der jetzige Kläger als Eigner und Kapitän von "W[REDACTED]" den an "Ber[REDACTED]" entstandenen Schaden gesamtschuldnerisch zu tragen haben.

In den Prozessen ist am 28. April 1954 ein gerichtlicher Vergleich geschlossen worden, der seinem wesentlichen Inhalt nach dahin geht, daß Eigner und Führer von "S[REDACTED]" 80 000 DM und der Kläger ("W[REDACTED]") 50 000 DM unter Verzicht auf Rücknahme zugunsten aller Schiffsgläubiger aus dem Unfall hinterlegten. Durch den Vergleich sollte der vorliegende Rechtsstreit nicht berührt werden, dagegen sollten alle Ausgleichsansprüche der damaligen Beklagten untereinander erledigt sein.



Der Kläger ist der Auffassung, daß der Beklagte zu 2 als Führer des Bootes "B [REDACTED] K [REDACTED]" für den Unfall in gleicher Weise verantwortlich sei wie er selbst, da er das Überholen des "S [REDACTED]"-Schleppzuges mitgemacht habe, und daß die Beklagten daher die Hälfte des von ihm, dem Kläger, gezahlten Betrages von 50 000 DM und der ihm entstandenen Gerichts- und Anwaltskosten von 20 420 DM zu erstatten hätten. In Änderung seiner ursprünglichen Feststellungsklage verlangt der Kläger von den Beklagten die Zahlung von 35 210 DM nebst Zinsen.

Die Beklagten haben ein Verschulden des Beklagten zu 2 bestritten, da der Oberbefehl über den "W [REDACTED]"-Zug beim Kläger gelegen habe. Auch haben sie die Einrede der Verjährung eines etwaigen Erstattungsanspruches erhoben.

Das Rheinschiffahrtsgericht hat die Klage abgewiesen, da der Kläger den Oberbefehl über den "W [REDACTED]"-Zug geführt habe. Die Berufung des Klägers wurde wegen Verjährung des Ausgleichsanspruchs zurückgewiesen. Dieses Urteil des Berufungsgerichts hat der Bundesgerichtshof durch Urteil vom 8. Mai 1956 I ZR 20/55 aufgehoben, da die Einrede der Verjährung nicht begründet sei. Nach erneuter Verhandlung hat das Berufungsgericht die Berufung wiederum zurückgewiesen.

Hiergegen wendet sich die Revision des Klägers, mit der er seinen Klageanspruch weiterverfolgt. Die Beklagten bitten um Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe:

I. Schiffseigner und Schiffsführer der Boote "S [REDACTED]", "W [REDACTED]" und "B [REDACTED] K [REDACTED]" haften für den durch den Unfall des Kahnes "Ber [REDACTED]" entstandenen Schaden als Gesamtschuldner, falls die Schiffsführer ein Verschulden trifft (§ 92 BSchG,

§§ 735, 738, 739 Abs.2 HGB, §§ 823, 840 BGB). Die Ausgleichspflicht im Innenverhältnis bestimmt sich für die Schiffseigner untereinander nach § 92 BSchG, § 736 Abs.1 HGB, für die Schiffsführer untereinander und im Verhältnis zu den Schiffseignern nach den §§ 426 Abs.1, 254 BGB. Die Tatsache, daß die Boote "W[REDACTED]" und "B[REDACTED] K[REDACTED]" mit dem Kahn "Ber[REDACTED]" in Schleppverbindung und beide oder jedenfalls "W[REDACTED]" mit dem Kahn auf Grund des Schleppvertrages auch in vertraglichen Beziehungen standen, ändert hieran nichts. Es besteht kein Anlaß, auf den Ausgleichsanspruch der schuldigen Schiffe untereinander den § 736 Abs.1 HGB nicht anzuwenden, weil eines oder mehrere der schuldigen Schiffe mit dem geschädigten geschleppten Kahn in Schleppverbindung sich befanden. Abgesehen davon, daß die Verschiedenheit der Haftungsgrundlage (Vertrag oder unerlaubte Handlung) die gesamtschuldnerische Haftung nicht ausschließt, hatten die Schleppunternehmer außer den vertraglichen auch außervertragliche Sorgfaltspflichten über den in ihre Gewerbebetriebe gelangten Kahn, für deren schuldhaft Verletzung durch die Schiffsführer die Schleppereigner nach § 3 BSchG (RGZ 120, 121) und im Sonderfall des Schiffszusammenstosses und der Fernschädigung nach § 92 BSchG, §§ 736, 738 BGB haften. Dabei haften die Schiffseigner dinglich mit ihren Booten gemäß § 4 BSchG und beschränkt persönlich gemäß § 114 BSchG.

Das Berufungsgericht ist daher zutreffend davon ausgegangen, daß ein Ausgleichsanspruch des Klägers gegen die beiden Beklagten gegeben ist, wenn der Beklagte zu 2 den Unfall schuldhaft mitverursacht hat.

II. Das Berufungsgericht kommt zu dem Ergebnis, ein unfallursächliches Mitverschulden des Beklagten zu 2 sei nicht bewiesen, weil dieser weder das Recht noch die Pflicht gehabt habe, in das bei der Fahrt durch das Binger Loch in unzulässiger Weise fortgesetzte Überholmanöver durch eigene

zur Unfallverhütung geeignete und zumutbare Maßnahmen einzugreifen. Die Ausführungen des Berufungsgerichts sind jedoch nicht in allen Punkten rechtlich bedenkenfrei.

1. Rechtlich unangreifbar stellt das Berufungsgericht fest, das Boot "B K" habe dem "W"-Schleppzug nur zeitweilig als Vorspann gedient; nach der auf dem Rhein üblichen und seit Inkrafttreten der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung vom 24. Dezember 1954 (BGBl II 1411) auch gesetzlich (§ 2 Abs. 5 Satz 2) festgelegten Regelung habe die Oberleitung des "W"-Schleppzuges beim Kläger und nicht bei dem Beklagten zu 2 gelegen. Das Berufungsgericht befindet sich bei der Feststellung einer solchen bereits vor Inkrafttreten der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung n.F. bestehenden Übung in Übereinstimmung mit dem Gutachter des Klägers, E, der ausführt, daß nach allgemeiner Übung die nautische Führung bei Boot "W" lag und dieses als Hauptboot bestimmen sollte, wie der Schleppzug fahren sollte. Dementsprechend hat der Kläger in seinem Schriftsatz vom 5. Dezember 1956 S. 6 eine solche Übung nicht mehr ernstlich in Abrede gestellt, sondern ausgeführt, es möge zutreffen, daß dem Boot "W" grundsätzlich der Oberbefehl zugestanden habe. Bei dieser Sachlage fehlt jeder Anlaß für die Annahme, dem Berufungsgericht habe bei der Feststellung des Bestehens einer solchen Übung die notwendige Sachkenntnis gefehlt. Die Rüge der Revision, das Berufungsgericht habe es zu Unrecht unterlassen, ein Sachverständigengutachten hierüber herbeizuführen, ist daher unbegründet. Wenn das Berufungsgericht zur Stützung seiner Ansicht, daß der Schiffsführung des "W"-Bootes der Oberbefehl über den Schleppzug zugestanden habe, anführt, diese habe von ihrer Befehlsgewalt auch tatsächlich Gebrauch gemacht, indem auf "W" die Überholflagge gesetzt worden sei und die mehrfach wiederholten akustischen Überholssignale von "W" gegeben worden seien, so ist dies aus rechtlichen Gründen nicht zu beanstanden.

Der Ansicht der Revision, das Berufungsgericht habe Umstände unberücksichtigt gelassen, die zu einer anderen Beurteilung führen müßten, kann nicht zugestimmt werden.

a) Es trifft zwar zu, daß Vorspannboote verpflichtet sind, auf Gefahren der Fahrt aufmerksam zu machen, insbesondere wenn Anhaltspunkte dafür bestehen, daß das Hauptboot die Gefahr nicht erkennt. Der Oberbefehl des Hauptbootes wird aber hierdurch nicht in Frage gestellt.

b) Da das Vorspannboot an der Spitze fährt, mag es zunächst rein tatsächlich den Kurs bestimmen. Dies ändert aber nichts daran, daß das Hauptboot, wenn es mit dieser Kursbestimmung nicht einverstanden ist, eine abweichende Weisung erteilen kann, der das Vorspannboot regelmäßig Folge zu leisten hat. Das Unterlassen einer Weisung des Hauptbootes hinsichtlich des eingeschlagenen Kurses und des Beginnes des Überholungsmanövers spricht nicht für die Befehlsgewalt des Vorspannbootes, sondern beweist nur, daß das Hauptboot mit den Maßnahmen des Vorspannbootes einverstanden war und sie gebilligt hat. Im vorliegenden Falle kann nicht einmal gesagt werden, daß das Vorspannboot die bessere Streckenkenntnis gehabt habe, da auf dem "Wilma"-Boot sich unstreitig der Lotse Geib als Gebirgssteuermann befand.

c) Auch der Umstand, daß das Vorspannboot um 100 PS stärker war als das Hauptboot, vermag die Befehlsgewalt des Hauptbootes nicht in Frage zu stellen. Die Maschinenstärke könnte unter Umständen dann eine Rolle spielen, wenn ein Schleppzug an der Spitze zwei Schleppboote nebeneinander hat (vgl. Kahlitz, Verkehrsrecht auf Binnenwasserstraßen, RhSchPVO n.F. § 2 Anm. 19). Wenn dagegen das stärkere Boot den Vorspann bildet, bleibt es der Weisung des Hauptbootes unterworfen.

d) Entgegen der Ansicht der Revision ist aus der Regelung der Kaskoversicherung nichts für die Frage des Oberbefehls zu entnehmen. Die Versicherung für den Fall des nautischen Verschuldens beim Schleppen kann auch dann bedeutungsvoll sein, wenn dem Schlepper nicht die Oberleitung zusteht.

e) Schließlich ist es unerheblich, ob, wie die Revision behauptet, die Überholsignale erst gegeben wurden, als das Vorspannboot die Überholung eingeleitet und begonnen hatte. Das Berufungsgericht hat dem Kläger als dem Führer des "W[REDACTED]"-Schleppers nicht zum Vorwurf gemacht, daß er das Überholmanöver begonnen, sondern daß er es nicht abgebrochen habe, obwohl er erkannte, daß der "S[REDACTED]"-Zug sich regelwidrig dem Überholmanöver des "W[REDACTED]"-Zuges widersetzte, was zu einem Nebeneinanderfahren der beiden Schleppzüge auf einer Strecke von rund 2 km führte, und daß das Manöver nicht vor der gefährlichsten Stelle des Rheines beendet sein würde. Gerade dieses Beharren auf dem "Recht" zum Überholen ist aber vom Kläger ausgegangen, wie sich aus den von ihm abgegebenen akustischen Überholsignalen ergibt. Das Berufungsgericht konnte aus diesem Verhalten des Klägers sehr wohl den Schluß ziehen, daß ihm entsprechend der allgemeinen Übung der Oberbefehl zustand und er davon auch Gebrauch machte.

2. Da die Oberleitung des "W[REDACTED]"-Schleppzuges beim Kläger lag, meint das Berufungsgericht, es sei grundsätzlich nicht Aufgabe der Schiffsführung von "B[REDACTED] K[REDACTED]" gewesen, in die Führung des "W[REDACTED]"-Schleppzuges einzugreifen. Diese Beschränkung, so wird im angefochtenen Urteil ausgeführt, gelte für ein Vorspannboot in gleicher Weise wie für einen Schleppkahn mit der Maßgabe, daß der Kapitän des Vorspannbootes lediglich in Fällen unmittelbar auftretender Gefahr selbständig die noch möglichen und zumutbaren Gegenmaßnahmen zur Abwendung von drohender oder zur Minderung

von eingetretener Schädigung ergreifen müsse; jede andere Auffassung führe im Schleppverband zur Gefahr folgeschwerer Unklarheiten und Verwirrungen. Aus dem Grundsatz, daß auch das Vorspannboot in Fällen unmittelbarer Gefahr selbständig handeln müsse, ergebe sich nicht, daß der Beklagte zu 2 mit der Maschine hätte langsam tun und das Überholmanöver hätte vereiteln müssen, da die Beobachtung und Würdigung der Vorgänge bei ihm sowohl objektiv wie subjektiv eine ganz andere gewesen sei als beim Kläger. Der Kläger habe wegen der Nähe der Boote "S[REDACTED]" und "H[REDACTED]" besser beobachten können als der 130 - 140 m vor ihm fahrende Beklagte zu 2; der Kläger habe die Schwäche seines Stranges gekannt, der Beklagte zu 2 dagegen nicht. Der Beklagte zu 2 habe darauf vertrauen dürfen, daß der Kläger das Überholmanöver abbreche, und habe daher seine eigenverantwortliche Entscheidung bis zum letzten Moment aufschieben dürfen, als er gesehen habe, daß "H[REDACTED]" in bedrohlicher Nähe des Stranges von "W[REDACTED]" zu "Ber[REDACTED]" geraten sei. In diesem Augenblick sei der Beklagte zu 2 weit nach Steuerbord hin ausgewichen.

Der Revision ist zuzugeben, daß diese Ausführungen die Klageabweisung nicht zu tragen vermögen.

Der erkennende Senat hat sich mit der Frage der Befehlsgewalt des Schleppzugführers in seinen Urteilen vom 27. März 1958 II ZR 338 bis 340/56 und vom 3. Juli 1958 II ZR 279/56 befaßt. In diesen entschiedenen Fällen handelte es sich um die Verantwortlichkeit der Kahnschiffer im Schleppverband, der unter der Leitung des Schleppzugführers steht. Wie der Senat dort ausgeführt hat, bedarf ein Schleppzug wegen des notwendigen Zusammenwirkens der verschiedenen Schiffsführungen einer einheitlichen Oberleitung, die in der Binnenschifffahrt dem Schleppzugführer zusteht. Seinen Anordnungen hat jeder Anhangschiffer in allen nautischen Fragen, bei denen Zweckmäßigkeitserwägungen

einen Ermessensspielraum lassen, nachzukommen. Jedoch kann hieraus ein Grundsatz der Alleinverantwortlichkeit des Schleppzugführers nicht hergeleitet werden. Steht eine Anweisung des Schleppzugführers mit einer gesetzlichen Vorschrift bestimmten Inhalts oder einem Schifffahrtsbrauch, dessen Nichtbeachtung die Sicherheit der Schifffahrt gefährdet, für den Anhangschiffer erkennbar in Widerspruch, so hat der Anhangschiffer, soweit sich die Weisung auch auf seinen Kahn auswirkt, in der Regel dem Gesetzesbefehl und diesem Schifffahrtsbrauch und nicht der Anordnung des Schleppzugführers Folge zu leisten, und zwar auch dann, wenn keine unmittelbare Gefahr droht. Der erkennende Senat hat die Meinung zurückgewiesen, daß die vernünftige und zumutbare Befolgung gesetzlicher Vorschriften bestimmten Inhalts und eines eindeutigen, die Verhütung von Gefahren bezweckenden Schifffahrtsbrauches durch die Anhangschiffer entgegen dem Willen des Schleppzugführers zu Verwirrungen und Unklarheiten im Schleppverband führen müsse, und betont, daß das gesetzmäßige Verhalten des Anhangschiffers im Rahmen des ihm Möglichen und Zumutbaren bei gesetzeswidrigem Verhalten des Schleppzugführers die Gefahren der Schifffahrt vermindert.

Diese Grundsätze sind auch im Verhältnis von Schleppzugführer und Kapitän des Vorspannbootes anzuwenden. Wenn auch die Rheinschiffahrtspolizeiverordnung weder in ihrer alten noch in ihrer neuen Fassung dahingehende Vorschriften enthält, so kann es doch nicht zweifelhaft sein, daß der Führer des Vorspannbootes die Anordnungen des Schleppzugführers grundsätzlich zu befolgen hat (Kähltitz § 2 Anm. 18). Aber auch die Schiffsführung des Vorspannbootes ist dem Gesetzesbefehl und dem Schifffahrtsbrauch unterworfen (§ 7 BSchG) und darf dem entgegenstehende Weisungen des Schleppzugführers nicht befolgen. Dabei ist der Verantwortungsbereich des Führers eines Vorspannbootes größer als der eines Anhangschiffers; weil das Vorspannboot frei beweg-

lich ist und sich sowohl aus seiner Schlepptätigkeit wie aus der Tatsache, daß es an der Spitze des Schleppzuges fährt, besondere Sorgfaltspflichten ergeben können.

Das Berufungsgericht hat dem Kläger einen Verstoß gegen § 107 RhSchPVO vorgeworfen, den es ohne Rechtsfehler darin gesehen hat, daß der "W[REDACTED]"-Zug nach eingeleitetem Überholmanöver auf einer Strecke von 2 km trotz allen Kraftaufwandes den im stilleren Wasser laufenden und der Überholung sich widersetzenen "S[REDACTED]"-Zug nicht überholen konnte und daher die beiden Schleppzüge auf dieser Strecke bis zum Unfall in gleicher Höhe fuhren. Auch habe der Kläger darüber hinaus damit rechnen müssen, daß bei Fortsetzung des Überholmanövers unterhalb des Binger Loches (richtiger wohl im Binger Loch) eine gefahrbringende Situation entstehen werde. Der Beklagte zu 2 habe dieses Überholmanöver mitgemacht; nur durch den vollen Einsatz der Maschinenstärke seines Bootes, die sogar 100 PS größer war als die des "W[REDACTED]"-Schleppers, sei es überhaupt möglich gewesen, daß die beiden Schleppzüge verbotswidrig nebeneinander gefahren seien. Der Beklagte zu 2 kannte, wie unbestritten, genau die auf dieser Stromstrecke drohenden Gefahren. Bei dieser Sachlage kann an seinem Verschulden kein Zweifel bestehen. Der Beklagte zu 2 hat das verbotene Nebeneinanderfahren der beiden Schleppzüge ebenso gut beobachtet wie der Kläger. Das Berufungsgericht stellt selbst fest, der Beklagte zu 2 habe sogar gesehen, daß "H[REDACTED]" in bedrohliche Nähe des Stranges von "W[REDACTED]" zu "Ber[REDACTED]" geraten sei. Erst recht hat dann der Beklagte zu 2 wahrgenommen, daß eine zügige Überholung des "S[REDACTED]"-Zuges nicht möglich war. Daß den Beklagten das Vertrauen darauf, der Kläger werde das Überholmanöver abbrechen, nicht entschuldigt, ergibt der Ablauf der Ereignisse; der Beklagte zu 2 erkannte, daß der Kläger auf dem Überholmanöver beharrte, und unterstützte das Vorgehen des Klägers; ohne seine Unterstützung wäre das Überholmanöver nicht fortgesetzt worden. Der Beklagte zu 2

hätte auch eigenverantwortlich ohne Gefahr für den "W[REDACTED]"-Zug das Überholmanöver abbrechen können; selbst wenn er sich nicht mit dem Kläger hätte verständigen können, was nicht anzunehmen ist, hätte er durch Langsamten die Geschwindigkeit des "W[REDACTED]"-Zuges so verringern können, daß dieser hinter dem "S[REDACTED]"-Zug zurückgeblieben wäre. Bei sachgemäßem Verhalten dürfte weder die Gefahr des Hachtens des Stranges von "B[REDACTED] K[REDACTED]" zu "W[REDACTED]" noch die eines Abtreibens des Kahnes "Ber[REDACTED]" bestanden haben; sollte das Berufungsgericht in dieser Richtung Zweifel haben, so müßte dies durch Sachverständigengutachten geklärt werden.

Die Abwägung des ursächlichen Verschuldens der Beteiligten ist in erster Linie Sache tatrichterlicher Würdigung. Wenngleich das Verschulden des Beklagten zu 2 keinesfalls unerheblich ist, da er das gefährliche Wettrennen der beiden Schleppzüge nicht nur mitgemacht, sondern ganz wesentlich unterstützt hat, so ist jedoch nicht nur das Verschulden der Schiffsführung von "S[REDACTED]" ungleich schwerer als das des Beklagten zu 2, auch das Verschulden des Klägers ist erheblich höher als das der Schiffsführung von "B[REDACTED] K[REDACTED]"; denn der Kläger war als Schleppzugführer in erster Linie für das Abbrechen des Überholmanövers verantwortlich, und der Vorwurf, den um $\frac{1}{3}$ geschwächten Strang zu "Ber[REDACTED]" gesetzt zu haben, trifft allein den Kläger; unter Berücksichtigung des unfallursächlichen Verschuldens der Beteiligten wird danach das Berufungsgericht zu entscheiden haben, in welcher Höhe der Ausgleichsanspruch des Klägers gegen die Beklagten gerechtfertigt ist.

Hiernach war das angefochtene Urteil aufzuheben und die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung,

11

auch über die Kosten der Revision, an das Berufungsgericht zurückzuverweisen.

Dr. Nastelski Dr. Nörr Dr. Haager Liesecke Dr. Reinicke