

Nachschlagewerk: ja

2125 095

Ämtliche Sammlung: nein

Binnenschiffahrtsg v. 15. Juni 1895, BGBI III 4103 - 1,
§§ 3, 92;
Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung v. 19. Dezember 1954,
BGBI II 1137, §§ 67, 69

Legt sich ein Schiff neben ein stillliegendes Fahrzeug und wird es mit diesem durch Drähte verbunden, so trägt der Führer des anlegenden Schiffes grundsätzlich selbst die Verantwortung für das sichere Liegen seines eigenen Schiffes und auch dafür, daß das stillliegende Schiff nicht durch sein Anlegen gefährdet wird. Eine dem Führer des anlegenden Schiffes gegenüber bestehende Rechtspflicht zur Warnung kann sich für den Führer des stillliegenden Fahrzeuges daraus ergeben, daß von seinem eigenen Fahrzeug Gefahren ausgehen, die zwar für ihn, nicht aber für den Führer des anlegenden Schiffes erkennbar sind.

BGH, Urst. v. 17. Januar 1963 - II ZR 48/61 OLG Karlsruhe
AG Mannheim

Verkündet

am 17. Januar 1963

Schorm, Justizangestellter
als Urkundsbeamter der
Geschäftsstelle

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

In dem Rechtsstreit

der M [REDACTED] V [REDACTED] gesellschaft, Zweignie-
derlassung L [REDACTED] H [REDACTED], M [REDACTED], vertreten
durch ihren Vorstand,

Klägerin und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

gegen

1. Firma A [REDACTED], Schiffahrts- und Transportge-
sellschaft mbH, M [REDACTED] J [REDACTED] str. [REDACTED]

2. Schiffsführer Karl H [REDACTED], S [REDACTED], H [REDACTED],

Beklagte und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

hat der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die
mündliche Verhandlung vom 17. Januar 1963 unter Mitwirkung
des Senatspräsidenten Dr. Fischer und der Bundesrichter
Dr. Kuhn, Dr. Nörr, Dr. Reinicke und Dr. Bukow

für Recht erkannt:

Die Revision der Klägerin gegen das Urteil des
3. Zivilsenats des Oberlandesgerichts - Schiffahrts-
obergerichts - Karlsruhe vom 20. Januar 1961 wird
auf Kosten der Klägerin zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

- 2 -

Tatbestand:

Die Klägerin ist Versicherer des Schleppkahnes "Sofie" (45,50 m lang, 6,48 m breit, Tragfähigkeit 232 t).

Die Beklagte zu 1 ist Eignerin, mindestens Ausrüsterin, des Schleppkahnes "Parsifal" (60 m lang, 8,20 m breit, Tragfähigkeit 700 t), der am Unfalltage von dem Beklagten zu 2 verantwortlich geführt wurde.

Am 6. Juni 1957 brachte das Schleppboot "Berti" den mit 226 t Industriesalz für Mannheim beladenen Schleppkahn "Sofie" auf dem Neckar von Kochendorf zum Oberwasser der Schleuse Gundelsheim. Zuvor hatte das gleiche Boot bereits den unbeladenen Kahn "Parsifal" ebenfalls zum Oberwasser der Schleuse Gundelsheim gebracht und dort wegen der starken Schiffsansammlung etwa 800 bis 1000 m oberhalb der Schleuse am rechten Ufer abgelegt. Der von dem Boot "Berti" nachgeholte Kahn "Sofie" ging an der Backbordseite des Kahns "Parsifal" längsseits, um den Schleusenrang abzuwarten.

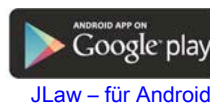
Beide Kähne hatten Anker gesetzt, und zwar der Kahn "Parsifal" Bug- und Heckanker, der Kahn "Sofie" seinen vierflunkigen Heck-Warp-Anker. Untereinander waren die Kähne mit Drähten verbunden. Der Schleppkahn "Parsifal" hatte keine Drähte an Land stehen, weil das rechte Neckarufer an dieser Stelle keine Befestigungsmöglichkeit aufweist. Der Kahn "Parsifal" war am Unfalltage gegen 8 Uhr morgens, der Kahn "Sofie" in den Mittagsstunden an der Liegestelle eingetroffen.

Gegen 16 Uhr kam das Schleppboot "Peter" mit dem bela-

Hinweis: Auch Teile der Urteilsammlung sind als Datenbank nach §§ 87a ff. UrhG geschützt.



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



denen, 1300 t großen Schleppkahn "Reitz II" bergwärts aus der Schleuse Gundelsheim. Als das Schleppboot "Peter" gerade die am rechten Ufer vor Anker liegenden Kähne "Parsifal" und "Sofie" erreicht hatte, gingen die Hinterschiffe dieser Kähne vom Ufer ab und gerieten in den Fahrweg des Bergschleppzuges. Während das Boot "Peter" noch gerade an den herumfallenden Hinterschiffen der Kähne "Sofie" und "Parsifal" vorbeikommen konnte, stieß der Kahn "Reitz II", obwohl auf ihm Heckanker gesetzt worden war, gegen die Backbordseite des beladenen Kahnes "Sofie". Durch den Anstoß wurde der Kahn "Sofie" so schwer beschädigt, daß er sank.

Die Klägerin hat gegen die beiden Beklagten auf Grund gesetzlichen und vertraglichen Forderungsüberganges Schadensersatzansprüche des Eigners des Kahnes "Sofie" in Höhe von 60.614,38 DM nebst Zinsen geltend gemacht und dem Eigner und dem Führer des Bootes "Berti" den Streit verkündet. Sie ist der Ansicht, der Schiffsführer von "Parsifal" habe den Unfall dadurch schuldhaft verursacht, daß er seinen Kahn nicht genügend befestigt und hierwegen den Schiffsführer von "Sofie" nicht entsprechend gewahrschaut habe.

Das Schifffahrtsgericht Mannheim hat die Klage abgewiesen. Die Berufung der Klägerin ist erfolglos geblieben. Mit der Revision verfolgt die Klägerin ihren Klageantrag weiter. Die Beklagten bitten um Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe:

Das Berufungsgericht nimmt ohne Rechtsfehler an, das Herumschwoien der Kähne "Sofie" und "Parsifal" in das Fahr-

wasser und die damit verbundene Anfahrung des Kahnese "Sofie" durch den Schleppkahn "Reitz II" habe das Sinken des Kahnese "Sofie" adäquat verursacht, auch wenn die Berührung des Kahnese "Sofie" bei dem Anstoß verhältnismäßig geringfügig gewesen sei. Im angefochtenen Urteil wird jedoch ein Verschulden der Schiffsführung von "Parsifal" an dem Unfall verneint. Sie habe weder gegen § 67 noch gegen § 69 BSchStO verstoßen. Für die Schiffsführung von "Parsifal" habe auch keine Rechtspflicht zum Handeln bestanden. Wenn ein Schiff neben einem anderen vor Anker gehe, so trage grundsätzlich der Schiffsführer des anlegenden Schiffes die Verantwortung für ein gefahrloses Anlegen. Der Schiffsführer von "Sofie" habe sich daher selbst von der ausreichenden Befestigung des Kahnese "Parsifal" überzeugen müssen. Eine Verpflichtung zum Handeln wäre für den Schiffsführer von "Parsifal" allenfalls dann in Betracht gekommen, wenn auf Grund fehlerhafter Maßnahmen von diesem Schiff eine besondere Gefahrenquelle ausgegangen wäre. Das sei aber nicht der Fall gewesen. "Parsifal" sei dem üblichen Schiffsfahrtsbrauch entsprechend befestigt gewesen. Bei dem normalen Wasserstand und der geringen Strömung sei die Befestigung des Kahnese mittels Bug- und Heckankers bei ausreichendem Ankergrund durchaus zweckmäßig und genügend gewesen.

Als Rechtsgrundlage für den Anspruch der Klägerin auf Ersatz des durch den Zusammenstoß entstandenen Schadens kommen §§ 3, 92 BSchG in Verbindung mit §§ 735 ff HGB hinsichtlich der Beklagten zu 1 und § 823 BGB hinsichtlich der Beklagten zu 2 in Betracht. Das Verschulden im Sinne dieser Vorschriften kann in dem unfallursächlichen Verstoß gegen bestimmte Gebots- und Verbotsnormen, aber auch in der Verletzung der allgemeinen Sorgfaltspflicht (§ 276 BGB) liegen.

Die Vorschrift des § 67 BSchStO über den Liegeplatz hat die Schiffsführung von "Parsifal" nicht verletzt, wie das Berufungsgericht ohne Rechtsfehler ausführt. Keinesfalls könnte sich die Klägerin auf eine solche Verletzung berufen, da sich der Kahn "Sofie" außenseits an "Parsifal" anlegte und damit in erster Linie er selbst die Schifffahrt behindert hätte, wenn eine solche Behinderung eingetreten wäre. Dagegen kann sowohl ein Verstoß gegen § 69 BSchStO als auch gegen die allgemeine nautische Sorgfaltspflicht in Frage kommen, wenn "Parsifal" gegen Wellenschlag und Sogwirkung oder gegen die Einwirkung von Wind oder Strömung nicht hinreichend gesichert war.

Dem Berufungsgericht ist zuzustimmen, daß der Führer eines Schiffes, das sich neben ein anderes Fahrzeug legt, grundsätzlich selbst die Verantwortung für sein sicheres Liegen trägt und, wie ergänzend hinzuzufügen ist, auch dafür, daß das andere Fahrzeug durch sein Anlegen nicht gefährdet wird. Wenn der Führer des anderen Fahrzeuges es unterläßt, den Führer des anlegenden Schiffes auf Umstände hinzuweisen, die Gefahrenquellen darstellen können, so verletzt er in der Regel keine ihm gegenüber dem anlegenden Schiff bestehende Rechtspflicht; zu seinen Dienstobliegenheiten (vgl. § 3 BSchO) gehört es nicht, das anlegende Schiff zu betreuen; dadurch, daß er in das Anlegen einwilligt, übernimmt er keine Obhutspflicht für das anlegende Schiff. Der Führer des anlegenden Schiffes hat in eigener Verantwortlichkeit zu prüfen, ob der von ihm in Aussicht genommene Liegeplatz den schiffahrtspolizeilichen und nautischen Erfordernissen entspricht, ob durch sein Anlegen der Schiffsverkehr behindert oder gar gefährdet wird und ob nach den Wind-, Wetter- und Strömungsverhältnissen und der für sein Schiff bestehenden Befestigungsmöglichkeit

ein gesichertes Liegen gewährleistet ist. Wenn er sein Schiff mit dem anderen Fahrzeug durch Drähte verbindet, so obliegt ihm die Prüfung, ob nicht durch sein Anlegen das andere Fahrzeug gefährdet wird. Erleidet sein eigenes Schiff infolge des Anlegens einen Schaden, so kann er sich grundsätzlich nicht darauf berufen, daß der Führer des anderen Fahrzeuges ihn auf gefahrenbringende Umstände hätte aufmerksam machen müssen, die ihm bei sorgfältiger Prüfung ebenso erkennbar waren wie dem Führer des anderen Fahrzeuges. Für den letzteren besteht gegenüber dem anlegenden Schiff eine Rechtspflicht zur Warnung regelmäßig nur dann, wenn von seinem eigenen Fahrzeug Gefahren ausgehen, die für die Führung des anlegenden Schiffes nicht, dagegen für den Führer des anderen Fahrzeuges erkennbar sind.

Der gerichtliche Sachverständige Vetter, auf dessen Ausführungen sich das Berufungsgericht teilweise stützt, ist in seinem schriftlichen Gutachten zu dem Ergebnis gekommen, daß die Befestigungsweise des Kähnes "Parsifal" (Setzen von Heck- und Buganker) nach Lage der Verhältnisse dem üblichen Schifffahrtsbrauch entsprochen habe, daß jedoch der unzureichende Vierflunkenanker von "Sofie" diesen beladenen Kahn nicht genügend festgehalten habe. Das Schifffahrtsgericht hatte in seinem Urteil im Hinblick auf die widersprechenden Zeugenaussagen die Behauptung der beweispflichtigen Klägerin, "Parsifal" sei von seinem ursprünglichen Uferabstand von 2 bis 3 m auf einen seitlichen Abstand von etwa 20 m vom Ufer abgekommen, nicht für erwiesen erachtet. Dementsprechend ist der Sachverständige davon ausgegangen, daß "Parsifal" von Anfang an etwa 15 bis 20 m vom rechten Ufer entfernt in gestreckter Richtung gelegen habe

und eine Veränderung der Lage nicht eingetreten sei. Die nicht ganz eindeutigen Ausführungen im angefochtenen Urteil lassen immerhin die Möglichkeit offen, daß das Berufungsgericht davon ausgegangen ist, der Uferabstand von "Parsifal" habe ursprünglich 2 bis 3 m betragen und sich im Laufe des Vormittags (vor Ankunft von "Sofie") auf 15 bis 20 m vergrößert. Die Revision rügt, das Berufungsgericht sei von einem anderen Sachverhalt ausgegangen als der Sachverständige und habe daher die Schlußfolgerung des Sachverständigen, "Parsifal" sei genügend befestigt gewesen, sich nicht zu eigen machen dürfen. Die Rüge ist nicht begründet. Die Revision übersieht, daß in dem hier maßgeblichen Punkte, auf den die Klägerin in ihren Schriftsätzen vom 26. Oktober und 7. Dezember 1960 ausdrücklich hingewiesen hat, das Berufungsgericht seiner Entscheidung nicht das Sachverständigen-gutachten zugrundelegt, sondern eine eigene Würdigung vorgenommen hat. Das Berufungsgericht ist der Ansicht, daß die seitliche Versetzung von "Parsifal", sofern sie überhaupt stattgefunden hat, vor der Ankunft von "Sofie" zum Stillstand gekommen sei; später (also von mittags bis 16 Uhr) habe sich der Uferabstand nicht mehr wesentlich verändert. Wenn das Berufungsgericht unter diesen Umständen eine vom Kohn "Parsifal" ausgehende Gefahrenlage verneint und kein schuldhaftes Verhalten des Schiffsführers von "Parsifal" darin erblickt, daß er die frühere, zum Stillstand gekommene seitliche Versetzung seines Kahn es dem Schiffsführer von "Sofie" nicht mitgeteilt hatte, so kann dem aus Rechtsgründen nicht entgegengetreten werden. Nachdem "Parsifal" stundenlang seine Lage im wesentlichen beibehalten hat, konnte das Berufungsgericht rechtsfehlerfrei eine schuldhaft e Verletzung der nautischen Sorgfaltspflicht des Schiffsführers von "Parsifal" verneinen. Es brauchte dazu, entgegen der

Auffassung der Revision auch nicht ein Obergutachten einzuholen.

Das Berufungsgericht hat dahingestellt sein lassen, ob das Herumschwoien der Kähne auf Windböen zurückzuführen sei. Die Revision hat in der mündlichen Verhandlung vortragen, zugunsten der Klägerin müsse das unterstellt werden. Die Revision will daraus den Schluß ziehen, "Parsifal" sei nicht genügend verankert gewesen. Die Klägerin hat aber im Berufungsverfahren (Schriftsätze vom 26. Oktober 1960 S. 2 und vom 7. Dezember 1960 S. 1) den Standpunkt vertreten, eine Veränderung der Lage von "Parsifal" durch die angeblichen Windböen scheide aus, besonders im Hinblick auf die Auskunft des Wetterdienstes, aus der sich eine Windrichtung aus Südwest bis West ergebe, also aus der entgegengesetzten Richtung, als der Abtrift von "Parsifal" entspreche. Diesen Vortrag ihrer Partei muß die Revision sich entgegenhalten lassen.

Hiernach war die Revision mit der Kostenfolge aus § 97 ZPO als unbegründet zurückzuweisen.

Dr.Fischer Dr.Kuhn Dr.Nörr Dr.Reinicke Dr.Bukow