

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 48/72

URTEIL

Verkündet am
11. März 1974
Werner,
Justizhauptsekretär
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der Reederei V [REDACTED], R [REDACTED], H [REDACTED] G [REDACTED],

Klägerin und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

1. die H [REDACTED] Aktiengesellschaft in D [REDACTED],
vertreten durch die Mitglieder des Vorstands
Theodore K [REDACTED] und Dr. Gerhard R [REDACTED],
2. den Kapitän Peter R [REDACTED], O [REDACTED], M [REDACTED]
Straße [REDACTED],
3. den Schiffsführer Horst H [REDACTED], D [REDACTED],
H [REDACTED]straße [REDACTED],

Beklagten und Revisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigte: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] für die
Beklagten zu 1 und 2,
Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] für den
Beklagten zu 3. -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat
auf die mündliche Verhandlung vom 11. März 1974
durch den Vorsitzenden Richter Stimpel und die Richter
Liesecke, Dr. Bauer, Dr. Tidow und Bundschuh

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Klägerin wird das
Urteil des Rheinschiffahrtsobergerichts
Karlsruhe vom 7. März 1972 aufgehoben
und die Sache zur anderweiten Verhandlung
und Entscheidung - auch über die Kosten
der Revision - an das Berufungsgericht
zurückverwiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Am 5. Januar 1967 fuhr das der Klägerin gehörende
TMS "V [REDACTED]" (80 m lang; 8,20 m breit; 1.273 t; 750 PS)
auf dem Rhein mit einer Ladung von 1.080 t Cyclohexan
zu Berg. Während es sich gegen 8.45 Uhr der linken
Öffnung der Wormser Nibelungenbrücke (Strom-km 443,260)
näherste, packte oberhalb der Brücke das im Eigentum
der Beklagten zu 1 stehende und von dem Beklagten zu 2
geführte SB "H [REDACTED] II" (40,5 m lang; 7,54 m breit;
1.160 PS) das dort wegen eines Maschinenschadens - Kopf
zu Berg - am linken Ufer liegende MS "H [REDACTED]" (63 m
lang; 7,25 m breit; 629 t; 515 PS; Ladung 620 t Kies)
auf. Dieses Fahrzeug, dessen Eigner und Schiffer der

- 3 -

Beklagte zu 3 ist, geriet während des Aufpackens in wechselnde Schräglagen. Beim Ausweichen schlug TMS "V[REDACTED]" mit der Backbordseite ungefähr auf Höhe von Raum IV gegen die obere Rundung des rechten Pfeilers der linken Brückenöffnung, fiel sodann vollständig um diesen herum und wurde beschädigt.

Die Klägerin nimmt die Beklagten auf Ersatz ihres Havarieschadens in Anspruch. Sie hat beantragt, die Beklagten als Gesamtschuldner zur Zahlung von 84.882,28 DM nebst Zinsen zu verurteilen, die Beklagten zu 1 und zu 3 allerdings nur dinglich haftend mit dem ihnen jeweils gehörenden Fahrzeug sowie im Rahmen des § 114 BinnSchG persönlich haftend. Sie hat behauptet, MS "H[REDACTED]" sei mit dem Vorschiff nach Backbord und mit dem Hinterschiff nach Steuerbord verfallen, als TMS "V[REDACTED]" sich in der linken Brückenöffnung befunden habe. Dadurch habe der Anhang dem Bergfahrer die Ausfahrt aus der Brückenöffnung versperrt, weshalb dieser gegen den Brückenpfeiler geraten sei. Das Verfallen des MS "H[REDACTED]" beruhe darauf, daß der Schleppstrang für ein Beihalten des Anhangs zu lang gewesen sei und außerdem am Ruder des unterbe- mannten MS "H[REDACTED]" die schiffahrtsunkundige Braut des Beklagten zu 3 gestanden habe, als dieser den Schlepp- draht übernommen, die Landdrähte gelöst und den Anker aufgeholt habe.

Die Beklagten haben Klagabweisung beantragt. Nach ihrem Vorbringen ist MS "H[REDACTED]" beim Aufpacken höchstens 35 m vom linken Ufer abgegangen, so daß genügend Platz für den Bergfahrer vorhanden gewesen sei, um die etwa 90 m breite linke Brückenöffnung gefahrlos durch- fahren zu können.



Die Beklagte zu 1 und der Beklagte zu 3 haben ihre Fahrzeuge in Kenntnis der Klageforderung zu neuen Reisen ausgesandt.

Das Rheinschiffahrtsgericht und das Rheinschiffahrts-obergericht haben die Klage abgewiesen. Mit der Revision, deren Zurückweisung die Beklagten beantragen, verfolgt die Klägerin den Klageanspruch weiter.

Entscheidungsgründe:

Das Berufungsgericht verneint jedes adäquate Verschulden des Beklagten zu 2 ("H[REDACTED] II") und des Beklagten zu 3 ("H[REDACTED]") an der Havarie des TMS V[REDACTED]". Seine Ausführungen halten einer rechtlichen Nachprüfung nicht in allen Punkten stand.

1. Nach Ansicht des Berufungsgerichts ist dem Beklagten zu 2 nicht vorzuwerfen, daß er MS "H[REDACTED]" aufpackte, obwohl dieses Fahrzeug nicht gehörig bemannt gewesen sei. Das habe der Beklagte zu 2 weder gewußt noch bemerken müssen. Insoweit falle zu seinen Gunsten ins Gewicht, daß die Mindestbemannung des MS "H[REDACTED]" dem Anschein nach vorhanden gewesen sei, da sich neben dem Beklagten zu 3 auch dessen Braut an Bord aufgehalten habe. Außerdem habe der Beklagte zu 3 die Frage des Beklagten zu 2, ob bei ihm an Bord alles klar sei, ausdrücklich bejaht.

Demgegenüber meint die Revision, die Unterbemanning des MS "H[REDACTED]" sei offensichtlich gewesen, weil dessen Schiffer vor den Augen der Führung von SB "H[REDACTED] II" alle Arbeiten an Bord selbst ausgeführt habe. Sie beachtet jedoch nicht genügend, daß nach den Angaben der als Zeugin vernommenen Braut des Beklagten zu 3, denen das Berufungsgericht gefolgt ist, diese das Ruder bediente, während der Beklagte zu 3 den Anker lichtete. Es ist bei Partikulierfahrzeugen nichts Außergewöhnliches, daß weibliche Familienmitglieder zur Besatzung gehören und das Ruder führen, während der Schiffer körperlich schwerere Arbeiten verrichtet. Der Beklagte zu 2 brauchte daher nicht schon deshalb eine Unterbemanning des MS "H[REDACTED]" ins Auge fassen, weil der Beklagte zu 3 selbst den Schleppstrang übernahm, die Landdrähte löste und den Anker hievte.

2. Das Berufungsgericht ist weiter der Ansicht, daß der Beklagte zu 2 nicht gegen § 47 Nr. 1, § 49 Nr. 1 RheinSchPolVO 1954 verstoßen habe. Diese Ansicht gründet es auf die Feststellung, TMS "V[REDACTED]" sei wegen des Aufpackens des MS "H[REDACTED]" durch SB "H[REDACTED] II" nicht gezwungen gewesen, unvermittelt die Geschwindigkeit zu vermindern oder den Kurs zu ändern. Die Revision meint, das Berufungsgericht habe in diesem Zusammenhang übersehen, daß es auf S. 10 des angefochtenen Urteils ausgeführt habe, TMS "V[REDACTED]" habe sich bereits unmittelbar vor der Brückeneinfahrt befunden, als MS "H[REDACTED]" in wechselnde Schräglagen gefallen sei. Ob diese Rüge berechtigt ist, kann unerörtert bleiben. Denn ein Ver-

stoß des Beklagten zu 2 oder, wie die Revision außerdem darzulegen sucht, des Beklagten zu 3 gegen die oben genannten Vorschriften kommt jedenfalls deshalb nicht in Betracht, weil diese vorliegend überhaupt nicht anwendbar sind.

§ 49 Nr. 1 regelt in Verbindung mit § 47 Nr. 1 S. 1 RheinSchPolVO 1954 die Abfahrt von Einzelfahrern oder Schleppzügen. Hierzu bestimmen sie, daß Einzelfahrer oder Schleppzüge ihren Liege- oder Ankerplatz nur verlassen dürfen, wenn sie das Manöver ausführen können, ohne daß andere Fahrzeuge gezwungen sind, unvermittelt die Geschwindigkeit zu vermindern oder den Kurs zu ändern. Hingegen besagen sie nichts darüber, wie sich (Einzelfahrer oder) Schleppzüge während des Fertigmachens für die Abfahrt bis zum Verlassen des Liege- oder Ankerplatzes zu verhalten haben. Insoweit greift die allgemeine Grundregel für das Verhalten im Schiffsverkehr (§ 4 RheinSchPolVO 1954) ein. Hier lag es nun so, daß das von der Klägerin behauptete und von dem Berufungsgericht festgestellte Abgehen des MS "H[REDACTED]" vom linken Ufer und das nachfolgende Verfallen dieses Fahrzeugs während des Fertigmachens des "H[REDACTED]"-Schleppzuges für die Reise nach Mainz-Gustavsburg erfolgte, nämlich nach dem Lösen der Landdrähte und beim Ankerhieven. Damit scheidet eine Anwendung des § 49 Nr. 1 in Verbindung mit § 47 Nr. 1 S. 1 RheinSchPolVO 1954 aus.

3. Das Berufungsgericht hat die Frage offen gelassen, ob sich der Beklagte zu 2 durch ein zu starkes Ausfieren des Schleppstranges "außerstande gesetzt habe, den Kopf

des Anhangs im Interesse der durchgehenden Schifffahrt möglichst nahe am Ufer beizuhalten und erforderlichenfalls bei einem Abgehen desselben sofort abziehen". Es meint, eine insoweit etwa vorliegende Sorgfaltsverletzung wäre - ebenso wie die Unterbemanning und die falsche Ruderbesetzung auf MS "H [REDACTED]", die beide dem Beklagten zu 3 anzulasten seien - nur für das Abgehen und Verfallen des Anhangs adäquat kausal, hingegen nicht für die Havarie des TMS "V [REDACTED]". Denn diese möglichen oder tatsächlichen Fehler hätten nur deshalb zu der Anfahrung des Brückenpfeilers durch den Bergfahrer geführt, weil sich dieser "unter grober Außerachtlassung der gebotenen Sorgfalt und wider alle Umsicht in ganz ungewöhnlichem Maße nautisch falsch verhalten" habe. Das ergebe sich aus den folgenden Feststellungen und Überlegungen:

Der Kurs des TMS "V [REDACTED]" sei während der Annäherung an die Nibelungenbrücke etwa 35 m aus dem linken Ufer verlaufen. Als sich das Schiff noch ca. 250 m unterhalb der Brücke befunden habe, habe sein Rudergänger das Aufpacken des zwischen 80 und 100 m oberhalb der Brücke liegenden MS "H [REDACTED]" bemerkt; dessen Abstand zum linken Ufer habe ebenfalls etwa 35 m betragen. Der Bergfahrer habe darauf die Geschwindigkeit auf 2 km/st verringert, den Kurs hingegen zunächst nicht geändert. Unmittelbar vor der Einfahrt des Bergfahrers in die linke Brückenöffnung sei MS "H [REDACTED]" in eine Backbordschräglage geraten. Hierauf habe er sich zu einer Ausweichbewegung nach Steuerbord entschlossen. In diesem Augenblick, bei einem Abstand von einer Schiffslänge zwischen TMS "V [REDACTED]"

und MS "H[REDACTED]", habe SB "H[REDACTED] II" den Anhang zum linken Ufer hin gezogen, wodurch dieser nunmehr mit dem Kopf nach Steuerbord und mit dem Heck etwas nach Backbord abgegangen, in beiden Schräglagen aber keinesfalls jeweils mehr als 50 m vom linken Ufer entfernt gewesen sei. Die Steuerbordschräglage des MS "H[REDACTED]" habe den Bergfahrer veranlaßt, das Ruder hart nach Backbord zu legen und die Maschine wieder auf vollen Touren laufen zu lassen. Alsdann habe TMS "V[REDACTED]" die linke Brückenöffnung in starker Backbordschräglage durchfahren und sei dabei von der kräftigen Strömung (Pegel Worms 4,06 m) mit der Backbordseite gegen den Brückenpfeiler gedrückt worden. Eine derartige Havarie hätte der Bergfahrer aber ohne weiteres vermeiden können, wenn er den Kurs rechtzeitig vor der Brücke nach Backbord geändert hätte, entweder um den wegen des linksrheinischen Aufpackmanövers für ihn besonders sicheren Weg durch die mittlere Brückenöffnung zu nehmen oder um mit hinreichendem Abstand zu MS "H[REDACTED]" gestreckt die linke Brückenöffnung zu durchfahren; zumindest hätte er, falls er die Lage für unklar gehalten habe, vor der Brücke stoppen müssen. Wenn er stattdessen in blindem Vertrauen darauf, daß MS "H[REDACTED]" schon rechtzeitig die Fahrt aufnehmen werde, unbekümmert mit Kollisionskurs bis auf eine Schiffslänge auf das ohne Vorauskang im Strom liegende MS "H[REDACTED]" zugefahren sei und erst dann ein wegen der Strömungsverhältnisse im Brückenbereich riskantes Ausweichmanöver durchgeführt habe, so stelle ein solches Verhalten "einen derart gravierenden Verstoß gegen das von einem Schiffsführer vernünftigerweise zu erwartende Mindestmaß an Sorgfalt

dar, daß auch ein optimaler Beobachter im Augenblick der Unterbemannung des Steuers des MS 'H[REDACTED]' und dem Ausfieren des Schleppstranges beim Beginn des Aufpackmanövers auf eine Länge von 40 m normalerweise mit diesem nicht hätte rechnen können". Deshalb liege die Havarie des TMS "V[REDACTED]" außerhalb des Bereichs adäquater Verursachung durch die Beklagten zu 2 und 3.

Dem ist, wie die Revision mit Grund geltend macht, nicht zu folgen. Denn der Umstand, daß ein Fahrzeug einem beim Aufpacken befindlichen Schleppzug infolge einer Fehleinschätzung der Lage zu nahe aufläuft und alsdann beim Ausgleich eines Fehlers des Bootes oder eines Anhangs durch eigene rasche Ruder- oder Maschinenmanöver einen Unfall erleidet, ist nicht so außergewöhnlich, daß der adäquate Zusammenhang zwischen solchen Fehlern und dem Unfall zu verneinen ist.

4. Danach kann die Abweisung der Klage durch das Berufungsgericht keinen Bestand haben. Das angefochtene Urteil war deshalb aufzuheben. Da die Sache schon wegen des vom Berufungsgericht bisher nicht abschließend geprüften Verschuldens des Beklagten zu 2 noch weiterer tatsächlicher Erörterungen bedarf, war sie zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung an das Rheinschiffahrtsobergericht zurückzuverweisen. Dieses wird nunmehr Gelegenheit haben, die Frage eines schuldhaften Verhaltens des Beklagten zu 2 auch unter dem Gesichtspunkt zu prüfen, ob er nicht wegen der eingeschränkten Steuerfähigkeit des MS "H[REDACTED]" und mit Rücksicht auf den Liegeplatz

dieses Fahrzeugs kurz oberhalb einer der Bergfahrt zur Benutzung empfohlenen Brückenöffnung (vgl. § 64 Nr. 4 RheinSchPolVO 1954) zu einem besonders vorsichtigen Navigieren verpflichtet war, damit der Anhang bis zur Abfahrt des Schleppzuges in der Nähe des linken Ufers verblieb und die durchgehende Schifffahrt möglichst wenig behinderte. Ferner wird das Berufungsgericht bei der erneuten Verhandlung und Entscheidung der Sache noch weiter der Frage nachgehen müssen, was das Verfallen des MS "H[REDACTED]" in eine Backbordschräglage tatsächlich bewirkt hat. Denn ohne entsprechende Feststellungen in dieser Richtung läßt sich nicht beurteilen, ob ein etwaiges Verschulden des Beklagten zu 2 beim Aufpacken des MS "H[REDACTED]" oder die zeitweilige Besetzung des Ruders dieses Fahrzeugs mit einer schifffahrtsunkundigen Person für die Havarie des TMS "V[REDACTED]" ursächlich war. Auch erscheint es dem Senat zweifelhaft, ob nach den bisherigen Feststellungen über den Unfallhergang die Ansicht des Berufungsgerichts berechtigt ist, TMS "V[REDACTED]" sei "blindlings" und "unbekümmert" auf MS "H[REDACTED]" zugefahren. Immerhin hat der Bergfahrer die Geschwindigkeit auf 2 km/st herabgesetzt, als er das Aufpackmanöver bemerkte, und zwar zu einem Zeitpunkt, als MS "H[REDACTED]" bereits die Landdrähte gelöst und sich auf etwa 35 m vom linken Ufer entfernt hatte, somit die baldige Abfahrt des Schleppzuges nicht unwahrscheinlich war. Außerdem wird man bei der Beurteilung des Verhaltens des Bergfahrers nicht unbeachtet lassen können, daß er erst dadurch in wesentliche Schwierigkeiten geriet, daß

MS "H [REDACTED]" plötzlich in wechselnde Schräglagen verfiel, als er in die linke Brückenöffnung einfuhr.

Stimpel Liesecke Dr. Bauer Dr. Tidow Bundschuh