

11

Nachschlagewerk: ja  
BGHZ:                   nein

BinnSchSO 1966 § 2; BinnSchG §§ 3, 92

Der Verantwortungsbereich eines Schiffs- oder eines Schleppzugführers wird durch die Annahme eines Lotsen nicht eingeschränkt. Begehen diese aber einen Fehler, weil sie der Lotse falsch beraten oder es pflichtwidrig unterlassen hat, sie auf eine schwierige Stelle hinzuweisen und die in diesem Zusammenhang zu treffenden Maßnahmen zu empfehlen, so ist ihr Verhalten entschuldigt, sofern sie die fehlerhafte Handlungsweise des Lotsen nicht erkennen konnten.

BGH, Urt. v. 21. Mai 1973 - II ZR 66/71 - Schifffahrtsober-  
gericht Nürnberg;  
Schifffahrtsgericht  
Würzburg

# BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 66/71

URTEIL

Verkündet am

21. Mai 1973  
W e r n e r ,  
Justizhauptsekretär  
als Urkundsbeamter  
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

1. der F[REDACTED]-S[REDACTED] Schifffahrt AG, D[REDACTED],  
A[REDACTED]-H[REDACTED]-Straße ●, vertreten durch die Vorstands-  
mitglieder Dr. Karl Heinz K[REDACTED] und Hubert L[REDACTED],
2. des Schiffsführers Johann H[REDACTED], O[REDACTED], B[REDACTED]-  
weg ●,

Beklagten und Revisionskläger,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

den V[REDACTED] S[REDACTED]-V[REDACTED] V.a.G., H[REDACTED],  
M[REDACTED]straße ●, vertreten durch das geschäftsführende  
Vorstandsmitglied Karl K[REDACTED],

Kläger und Revisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigte: Rechtsanwälte [REDACTED] und [REDACTED] -

- 2 -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat  
auf die mündliche Verhandlung vom 3. Mai 1973 durch  
den Vorsitzenden Richter Stimpel und die Richter Fleck,  
Dr. Bauer, Dr. Kellermann und Dr. Tidow

für Recht erkannt:

Auf die Rechtsmittel der Beklagten werden  
- unter deren Zurückweisung im übrigen -  
das Urteil des Schifffahrtsgerichts Würzburg  
vom 26. November 1970 und das Urteil des  
Schifffahrtsobergerichts Nürnberg vom 13. Mai 1971  
geändert.

Der Klageanspruch wird gegen die Beklagte zu 1  
dem Grunde nach zur Hälfte für gerechtfertigt  
erklärt. Im übrigen wird die Klage abgewiesen.

Die Klägerin hat die außergerichtlichen Kosten  
des Beklagten zu 2 zu tragen. Ferner fallen ihr  
von den Kosten des Berufungs- und des Revisions-  
rechtszugs die Hälfte der außergerichtlichen Kosten  
der Beklagten zu 1 sowie je drei Viertel ihrer  
eigenen außergerichtlichen Kosten und der Gerichts-  
kosten zur Last. Die weiteren Kosten der beiden  
Rechtszüge hat die Beklagte zu 1 zu tragen.

Soweit der Klageanspruch dem Grunde nach für  
gerechtfertigt erklärt worden ist, wird die Sache  
zur Verhandlung und Entscheidung über den Betrag  
an das Schifffahrtsgericht Würzburg zurückverwiesen.

Von Rechts wegen



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



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

Tatbestand:

Am 11. März 1967 fuhr SK "G[REDACTED]" (74,10 m lang; 9,71 m breit; 1.126 t) im Anhang des MS "R[REDACTED] 110" (73 m lang; 8,20 m breit; 997 t; 600 PS) auf dem Main, der Hochwasser führte, zu Berg. SK "G[REDACTED]" hatte 1.110 t Nußkohle geladen. Sein Tiefgang betrug 2,28 m. Die Ladung des MS "R[REDACTED]" bestand aus 837 t Nußkohle bei einem Tiefgang des Schiffes von 2,30 m. Gegen 8.30 Uhr wollte der Schleppzug die - zwischenzeitlich umgebaute - Aschaffener Straßenbrücke passieren. Als MS "R[REDACTED]" in die linke Brückenöffnung einfuhr, fiel der Strang zu SK "G[REDACTED]" lose, wurde danach wieder rack, dann aber erneut schlaff. Währenddessen geriet SK "G[REDACTED]" mit dem Hinterschiff zum linken Ufer, kam dadurch in eine starke Neerung und verfiel mit dem Vorschiff nach Backbord in Richtung des flußseitigen Pfeilers der linken Brückenöffnung. Obwohl MS "R[REDACTED]" nunmehr verstärkt anzog, schlug SK "G[REDACTED]" mit dem Backbordvorschiff gegen den Brückenpfeiler, wurde leck und mußte kurz oberhalb der Brücke mit dem Vorschiff auf Grund gelegt werden.

Die Klägerin hat SK "G[REDACTED]" gegen die Gefahren der Schifffahrt versichert. Sie beziffert den durch die Havarie des Kahnes entstandenen Schaden auf 31.115,30 DM. In Höhe dieses Betrags nimmt sie - aus abgetretenem oder übergegangenem Recht - die Beklagte zu 1 als Eignerin des MS "R[REDACTED]" und den Beklagten zu 2 als verantwortlichen Führer dieses Schiffes am Unfalltag als Gesamtschuldner in Anspruch, und zwar die Beklagte zu 1 dinglich mit MS "R[REDACTED]" und persönlich im Rahmen des § 114 BinnSchG haftend sowie den Beklagten zu 2 unbeschränkt haftend. Nach ihrem Vorbringen kam es zu der Anfahrung des

Brückenpfeilers durch SK "G[REDACTED]", weil die Schleppkraft des MS "R[REDACTED]" nicht ausgereicht habe, bei dem vorhandenen Hochwasser den Kahn sicher durch die linke Brückenöffnung zu ziehen.

Demgegenüber führen die Beklagten die Havarie des SK "G[REDACTED]" darauf zurück, daß der Kahn im Verlaufe der Annäherung an die Brückenöffnung fälschlich zum linken Ufer hin gesteuert worden sei. Dadurch sei sein Hinterschiff in die Neerung gekommen, der Kahn sodann aus dem Ruder gelaufen und mit dem Vorschiff nach Backbord verfallen.

Die Beklagte zu 1 hat MS "R[REDACTED]" in Kenntnis der Klageforderung zu neuen Reisen ausgesandt.

Das Schifffahrtsgericht und das Schifffahrtsobergericht haben den Klageanspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Mit der Revision, deren Zurückweisung die Klägerin beantragt, verfolgen die Beklagten ihren Klagabweisungsantrag weiter.

#### Entscheidungsgründe:

Die Revision ist überwiegend begründet.

I. Zu den örtlichen Gegebenheiten und den Fahrwasser- verhältnissen im Unfallbereich läßt sich dem angefochtenen Urteil, den hierin in bezug genommenen Stellungnahmen des Wasser- und Schifffahrtsamts A[REDACTED] und des Sach- verständigen S[REDACTED] sowie den ebenfalls vom Berufungs- gericht verwerteten Plänen des Wasser- und Schifffahrtsamts A[REDACTED] (Querprofilaufnahme von Main-km 87,13; Lage- plan von Main-km 86,4 - 88,0) folgendes entnehmen:

Die Aschaffenburg-<sup>110</sup>er Straßenbrücke (Main-km 87,13) führt über eine Linkskrümmung des Mains. Infolgedessen verläuft die Strömung unterhalb der Brücke zum rechten Ufer. Die Brücke selbst hatte zur Unfallzeit zwei Öffnungen für die Schifffahrt. Von diesen besaß die linke Öffnung, der "Leinrittbogen", eine nutzbare Breite von etwa 17 m; durch sie mußte bei Wasserständen von weniger als 220 am Pegel Obernau (Pegelstand zur Unfallzeit: 218) die Bergfahrt ihren Weg nehmen (§ 19 Nr. 1 - Ma - BinnSchSO 1966). Die Fahrwasserbreite der rechts neben dem Leinrittbogen liegenden Mittelöffnung der Brücke betrug rund 20 m; diese Öffnung war von der Talfahrt zu benutzen.

Die Fahrwasserverhältnisse im Brückenbereich waren für die Bergfahrt schon wegen der Lage des Leinrittbogens im linken Teil der Linkskrümmung des Mains und wegen der Enge seiner Öffnung nicht besonders gut. Außergewöhnlich schwierig gestalteten sie sich bei Hochwasser. Dieses bewirkte einmal, daß der Vorstau der Brückenpfeiler eine starke Neerung unterhalb der Brücke entstehen ließ, und zwar vor allem unterhalb des Leinrittbogens. Außerdem hatte das Hochwasser zur Folge, daß bei tief abgeladenen Bergfahrern, sobald ihr Hinterschiff in die enge Brückenöffnung kam, eine schlagartige Geschwindigkeitsverminderung bis zu einem vorübergehenden Stillstand der Fahrt eintreten konnte, weil sich in dieser Lage der Wasserzustrom zur Schiffschraube verringerte. Deshalb schrieb § 19 Nr. 2 - Ma - BinnSchSO 1966 der Bergfahrt vor, bei Wasserständen von 220 und darüber am Pegel Obernau die Mittelöffnung der Brücke zu benutzen. Ferner stellte bei derartigen Wasserständen das Wasser- und Schifffahrtsamt Aschaffenburg der Bergfahrt kostenlos Schlepphilfe für das Durchfahren der Brücke zur Verfügung.

II. 1. Das Berufungsgericht wirft dem Beklagten zu 1 vor, die Fahrt des Schleppzugs nicht rechtzeitig vor der Brücke abgebrochen zu haben. Das sei geboten gewesen, weil es - nach den überzeugenden Ausführungen des Sachverständigen S [REDACTED] - am Unfalltag wegen des hohen Wasserstands nicht möglich gewesen sei, SK "G [REDACTED]" nur mit Hilfe des MS "R [REDACTED]" unfallfrei durch die Brücke zu ziehen. Der Beklagte zu 2 habe auch erkennen können, daß es bei der Brückendurchfahrt zu einer Beschädigung des SK "G [REDACTED]" kommen werde; er habe die hohe Beladung der beiden Fahrzeuge seines Schleppzugs gekannt; außerdem habe er als erfahrener Benutzer des Mains zumindest Kenntnis von der Gefährlichkeit und der Unfallträchtigkeit bei der Durchfahrt durch den Leinrittbogen bei Hochwasser haben müssen.

2. a) Nach Ansicht der Revision geht das Berufungsgericht bei diesen Ausführungen von der unzutreffenden Auffassung aus, SK "G [REDACTED]" habe wegen der zur Unfallzeit herrschenden Strömungsverhältnisse zwangsläufig in die Neerung unterhalb des Leinrittbogens geraten müssen, seine Führung habe nicht die Möglichkeit gehabt, dies dadurch zu verhindern, daß sie bei der Annäherung an die Brücke die rechte Seite des Flusses angehalten habe. Insbesondere habe das Berufungsgericht in diesem Zusammenhang unbeachtet gelassen, daß SK "G [REDACTED]" - nach den Aussagen seines Schiffsführers M [REDACTED] und des die Kahnführung beratenden Mainlotsen Dietz - die rechte Seite des Flusses nicht nur ungenügend angehalten habe, sondern noch vor der Fahrtverminderung des MS "R [REDACTED]" zum linken Ufer gesteuert worden und beim erstmaligen Losefallen des Strangs bereits aus der Hauptströmung heraus gewesen sei. Dieser Angriff hat keinen Erfolg. Zwar ist es richtig, daß der Mainlotse D [REDACTED] bekundet hat, SK "G [REDACTED]" habe die Stadtseite (d. h. die

rechte Flußseite) nicht soweit angehalten, wie er es sich vorgestellt habe. Auch trifft es zu, daß Schiffsführer M von SK "G" bei seiner Vernehmung angegeben hat, er habe, als MS "R" an die Brücke herangekommen sei, den Kahn etwas zum linken Ufer hinübergezogen, um der Strömung auszuweichen, damit den Druck auf den Strang zu verringern und so MS "R" die Fahrt durch den Brückenbogen zu erleichtern. Das Berufungsgericht hat sich jedoch mit diesen Bekundungen befaßt. Wenn es trotzdem, insbesondere wegen der Aussage des Beklagten zu 2 vor der Wasserschutzpolizei ("als mein Fahrzeug in der Brückendurchfahrt war, lag der Anhangkahn in etwas Schräglage, aber gut zur Brückendurchfahrt") zu der Auffassung gelangt ist, ein falsches Nachsteuern des SK "G" sei nicht bewiesen, so läßt das keinen Rechtsfehler erkennen. Im übrigen würde es die Beklagten nicht entlasten, wenn der Führung des SK "G" in dem schwierigen Fahrwasser unterhalb der Brücke tatsächlich ein Fehler beim Nachsteuern des Kahns unterlaufen wäre. Denn, wenn es am Unfalltag, wie das Berufungsgericht den Ausführungen des Sachverständigen S ohne Rechtsverstoß entnommen hat, wegen des hohen Wasserstands überhaupt nicht möglich war, den 74,10 m langen, 9,71 m breiten und fast voll abgeladenen Kahn nur mit dem ebenfalls schwer beladenen MS "P" unfallfrei durch den lediglich etwa 17 m breiten Leinrittbogen zu ziehen, und zwar selbst dann nicht, wenn die Motorstärke des MS "R" noch wesentlich höher als 600 PS gewesen wäre, so mußte es unabhängig davon, wie weit und wie lange SK "G" die rechte Flußseite bei der Annäherung an die Brücke angehalten hat, zu einer Anfahrung des Brückenpfeilers durch den Kahn kommen.

b) Die Revision ist weiter der Ansicht, auch wenn man mit dem Berufungsgericht davon ausgehe, daß die Fahrt des Schleppzugs vor der Brücke hätte abgebrochen werden müssen, so könne es jedenfalls nicht als schuldhaft angesehen werden, wenn der Beklagte zu 2 dies unterlassen habe. Hier sei nämlich zu dessen Gunsten zu berücksichtigen, daß die Bergfahrt zur Unfallzeit den Leinrittbogen noch habe benutzen müssen und die Lotsen auf beiden Fahrzeugen des Schleppzugs keine Bedenken gegen die Brückendurchfahrt erhoben hätten.

Der Angriff hat Erfolg. Allerdings wird der Verantwortungsbereich des Schiffs- oder des Schleppzugführers durch die Annahme eines Lotsen nicht eingeschränkt. Denn, da der Lotse lediglich Berater des Schiffs- oder des Schleppzugführers ist, ändert sich durch seine Tätigkeit an deren Stellung, insbesondere an ihrer Befehlsgewalt, nichts, und zwar auch dann, wenn der Lotse, wie es in der Binnenschifffahrt vielfach üblich ist, das Steuer des von ihm belotsten Fahrzeugs übernimmt. Es bleibt deshalb auch nach der Annahme eines Lotsen Sache des Schiffs- oder des Schleppzugführers zu entscheiden, welcher Kurs genommen oder ob die Fahrt in einer bestimmten Lage abgebrochen werden soll. Ist die Entscheidung falsch, so geht dies grundsätzlich zu ihren Lasten. Jedoch kann ein Fehler zu entschuldigen sein, wenn sich der Schiffs- oder der Schleppzugführer bei der Entscheidung auf einen Rat oder eine Angabe des Lotsen verlassen hat oder erwarten durfte, daß dieser auf eine besondere Lage oder die mit Rücksicht darauf zu treffenden Maßnahmen hinwies. Insoweit ist der Umstand von Bedeutung, daß der Lotse eine genaue Kenntnis der unter seiner Beratung zu durchfahrenden Strecke, insbesondere der Untiefen, der Strömungsverhältnisse oder bemerkenswerter Besonderheiten, besitzt, und wegen dieser Kenntnis von dem Schiffs- oder dem

Schleppzugführer, die mit den örtlichen Verhältnissen vielfach nicht so vertraut sind, als Lotse angenommen wird. Man kann es deshalb einem Schiffs- oder einem Schleppzugführer nicht zum Verschulden anrechnen, wenn sie sich in den mit der Lotstätigkeit zusammenhängenden Fragen auf den Lotsen verlassen, sofern dieser nicht erkennbar unzuverlässig ist oder für sie erkennbare Fehler begeht.

So liegt es hier. Beide Fahrzeuge des Schleppzugs fuhren unter der Beratung je eines Mainlotsen. Keiner von ihnen hatte Bedenken gegen die Durchfahrt des Schleppzugs durch den Leinrittbogen geäußert, wie übrigens auch nicht Schiffsführer M. vom SK "G.", der nach dem nicht substantiiert bestrittenen Vortrag der Beklagten die mit dem Schleppzug auf dem Main zu durchfahrende Strecke ebenfalls gekannt hat. Da es gerade hier auf eine genaue Kenntnis des Fahrwassers, insbesondere der Strömungsverhältnisse im Brückenbereich, ankam, außerdem ein Lotse gehalten ist, den Schiffs- oder den Schleppzugführer auf alle Besonderheiten der zu durchfahrenden Strecke aufmerksam zu machen und ihnen die etwa zu treffenden Maßnahmen zu empfehlen (so ausdrücklich § 14 der Lotsenordnung für den Rhein zwischen Basel und Mannheim vom 15. Juni 1956), durfte der Beklagte zu 2 bei dem Schweigen der Lotsen davon ausgehen, daß sich die Durchfahrt durch den Leinrittbogen bei vorsichtigem Navigieren gefahrlos bewältigen ließ, zumal der Wasserstand am Pegel Obernau noch nicht jene Marke erreicht hatte, von der ab die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung die Benutzung des Leinrittbogens durch die Bergfahrt für gefährlich hielt und ihr die Durchfahrt durch den Mittelbogen vorschrieb. Das hat das Berufungsgericht - zumindest nicht genügend - berücksichtigt, wenn es meint, der Beklagte zu 2 habe erkennen können, daß

es bei der Benutzung des Leinrittbogens zu einer Beschädigung des SK "G■■■■" kommen werde. Diese Ansicht läßt sich auch nicht mit dem Hinweis auf den Vortrag der Beklagten begründen, der Beklagte zu 2 "sei in den früheren Jahren auf einem 'Main-Motor' (mithin einem Einzelfahrer) gefahren; ihm seien deshalb die Fahrwasser- und Stromverhältnisse auf der Strecke Aschaffenburg-Würzburg bekannt gewesen" (Schrifts. v. 21. Mai 1970 S. 3 - GA I, 121). Denn aus diesem Vorbringen folgt nicht, daß der Beklagte zu 2 die Gefährlichkeit einer Durchfahrt durch den Leinrittbogen für seinen Anhang hat erkennen können, obwohl gegen dieses Manöver beide Lotsen keine Bedenken erhoben hatten.

3. Den Beklagten zu 2 trifft demnach kein Verschulden daran, daß er die Fahrt des Schleppzugs nicht vor der Brückendurchfahrt abgebrochen hat. Da ein weiteres Fehlverhalten des Beklagten zu 2 nicht dargetan ist, haftet er nicht für den den Interessenten des SK "G■■■■" entstandenen Unfallschaden. Die gegen ihn gerichtete Klage ist daher unbegründet.

III. Mit der Abweisung der Klage gegen den Beklagten zu 2 entfällt jedoch nicht die Haftung der Beklagten zu 1 für den infolge der Anfahrung des Brückenpfeilers durch SK "G■■■■" verursachten Schaden. Denn die Beklagte zu 1 hat nicht nur für ein schuldhaftes Verhalten ihres Schiffsführers einzustehen, sondern auch für jedes Verschulden des den Beklagten zu 2 beratenden Lotsen R■■■■■■ bei Ausübung seiner Lotstätigkeit (§ 3 BinnSchG). Diesem gereicht es aber zum Vorwurf, daß er den Beklagten zu 2 nicht auf die Strömungsverhältnisse im Brückenbereich hingewiesen und zum Abbruch der Fahrt geraten hat, obwohl es, wie das Berufungsgericht festgestellt hat, wegen dieser Verhältnisse nicht möglich war, SK "G■■■■" nur mit

MS "R[REDACTED]" unfallfrei durch den Leinrittbogen zu ziehen.

Die Haftung der Beklagten zu 1 aus § 3 BinnSchG ist allerdings auf das MS "R[REDACTED]" und den Wert dieses Fahrzeugs beschränkt (§§ 4, 114 BinnSchG). Dem hat aber die Klägerin durch eine entsprechende Fassung ihres Klageantrags Rechnung getragen. Es kann deshalb unerörtert bleiben, ob die Beklagte zu 1 für den Unfallschaden der Interessenten des SK "G[REDACTED]" auch unbeschränkt wegen Verletzung des Schleppvertrags haftet und ob ein derartiger vertraglicher Schadensersatzanspruch auch den von der Klägerin geltend gemachten Habeschaden des Matrosen Ohr von SK "G[REDACTED]" und den außerdem von ihr verfolgten Havarie-Grosse-Beitrag der Ladung umfaßt.

IV. Der Vorwurf, pflichtwidrig nicht zu einem Abbruch der Fahrt des Schleppzugs vor der Brückendurchfahrt geraten zu haben, ist aber nicht nur dem Lotsen R[REDACTED] zu machen. Er trifft in gleicher Weise den Lotsen D[REDACTED] von SK "G[REDACTED]". Zwar hatte D[REDACTED] nur die Führung des Kahns und nicht den Beklagten zu 2 zu beraten. Da aber, wie festgestellt, ein unfallfreies Durchfahren des Leinrittbogens mit SK "G[REDACTED]" zur Unfallzeit nicht möglich war, hätte er der Kahnführung zum Abbruch der Fahrt raten müssen, was diese sodann ihrerseits im Interesse der Sicherheit ihres Fahrzeugs von dem Beklagten zu 2 hätte verlangen müssen. Das Verschulden von D[REDACTED] geht zu Lasten der Interessenten des SK "G[REDACTED]". Diese können daher ihren Schaden von der Beklagten zu 1 nicht in vollem Umfange, sondern nur nach dem Verhältnis der Schwere des auf beiden Seiten obwaltenden Verschuldens ersetzt verlangen (§§ 92 BinnSchG; 736 Abs. 1 HGB).

Da beide Lotsen der gleiche Vorwurf trifft, wiegt das auf jeder Seite obwaltende Verschulden gleich schwer. Deshalb hat die Beklagte zu 1 den Interessenten des SK "G" nur die Hälfte ihres Unfallschadens zu ersetzen. Dementsprechend waren die beiden Vorderurteile auch insoweit zu ändern.

Stimpel

Fleck

Dr. Bauer

Dr. Kellermann

Dr. Tidow