

BUNDESGERICHTSHOF

2016 026

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 88/65

URTEIL

Verkündet am

27. April 1967

Heil,

Justizobersekretär

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

1. der Firma Wilhelm D[REDACTED], Tauch- und Sprengunternehmung,
in Du[REDACTED], K[REDACTED]straße [REDACTED],
2. des Schiffsführers Otto Ke[REDACTED], bei der Beklagten zu 1,

Beklagten und Revisionskläger,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

3. der Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch die Wasser-
und Schifffahrtsdirektion M[REDACTED], in M[REDACTED], U[REDACTED]straße [REDACTED],

Streithelferin der Beklagten,

gegen

die unter der Bezeichnung Arbeitsgemeinschaft Moselstaustufe
St. Al[REDACTED], St. Al[REDACTED]/Mosel, in einer Gesellschaft bür-
gerlichen Rechts handelnden Gesellschafter:

1. Ed. Z[REDACTED] AG, Bauunternehmung, Niederlassung F[REDACTED]
[REDACTED], in F[REDACTED], Ke[REDACTED]-Allee [REDACTED],
2. H[REDACTED] & F[REDACTED], Bauaktiengesellschaft, Zweigniederlassung
M[REDACTED], in M[REDACTED], U[REDACTED]straße [REDACTED],
3. Philipp Ho[REDACTED], Aktiengesellschaft, Zweigniederlassung
Ko[REDACTED], Sitz Bad E[REDACTED], in Bad E[REDACTED], B[REDACTED]straße [REDACTED],
4. S[REDACTED] & W[REDACTED], Zweigniederlassung Ko[REDACTED], V[REDACTED],
Ki[REDACTED],
5. T[REDACTED] & St[REDACTED] AG, "T[REDACTED]", Bauunternehmung, in
A[REDACTED], Be[REDACTED]straße [REDACTED]

vertreten durch die Gesellschafterin zu 1) als Geschäfts-
führerin,

Kläger und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -.

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 27. April 1967 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Dr. Fischer und der Bundesrichter Dr. Nörr, Liesecke, Dr. Bukow und Fleck

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Beklagten wird das Urteil des Schifffahrtsobergerichts in Köln vom 5. Februar 1965 aufgehoben. Die Sache wird zur anderweitigen Verhandlung und Entscheidung, auch über die Kosten der Revision, an das Berufungsgericht zurückverwiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Kläger haben beim Ausbau der Mosel Tiefbauarbeiten an der Schleusen- und Wehranlage St. Aldegund (km 78,3) ausgeführt. Bei diesen Arbeiten hatten sie auch eine sog. Baudienstbrücke, die auf 16 Pfeilern (Haupt- und Hilfspfeilern) ruhte, bei St. Aldegund über die Mosel gebaut. Die Brücke wurde am 21. Dezember 1960 durch das Hebeschiff "Fr[REDACTED]" beschädigt. Dieses gehört der Beklagten zu 1) und wurde durch den Beklagten zu 2) verantwortlich geführt.

Das Hebeschiff "Fr[REDACTED]" ist eine viereckige, durch zwei Maschinen mit zusammen 240 PS achtern angetriebene Doppelschute. Sie ist 26 m lang und 10,20 m breit. Das Fahrzeug war auf Helgoland eingesetzt gewesen und durch die Besatzung über See und auf dem Rhein aufwärts bis in die Mosel übergeführt worden. Dort erhielt es am Unfalltag für die Fortsetzung der Bergfahrt Vorspann, zunächst durch

ein, dann durch zwei Schleppboote. Von diesen gehört das SB "R[REDACTED]" (200 PS), das durch den Kapitän Rö[REDACTED] geführt wurde, der Streithelferin und das SB "Brunhilde" (110 PS) dem Kapitän K[REDACTED], der es auch selbst verantwortlich führte. Beide Schleppboote hatten zur Zeit des Unfalles einen langen Schleppstrang vorne auf dem Hebeschiff gesetzt. "Br[REDACTED]" fuhr vor "R[REDACTED]" und mehr steuerbords. Auch das Hebeschiff hatte seine beiden Maschinen im vollen Einsatz.

Der Schleppzug durchfuhr die Baudienstbrücke mittstroms, etwas weiter zum linken Moselufer hin, zwischen zwei Hauptpfeilern, die durch Leitplanken in der Durchfahrtsöffnung seitlich geschützt waren. Die benutzbare Durchfahrtsbreite zwischen den Leitplanken betrug rd. 15 m. Als der Schleppzug die Brücke bereits so weit durchfahren hatte, daß sich das Hebeschiff "Fr[REDACTED]" mit seinem Heck gerade noch auf der Höhe des Brückenspfeilers oder kurz oberhalb davon befand, verfiel das Schiff infolge eines Versagens der Steuerbordmaschine nach Steuerbord, legte sich quer vor den Hauptpfeiler und den daneben befindlichen Hilfspfeiler und geriet durch die Strömung, die zum linken Ufer ging, teilweise unter Wasser; der Hilfspfeiler wurde dann von dem Kopf des Schiffes umgedrückt und zerstört, auch der Hauptpfeiler wurde beschädigt.

Die Kläger haben Ersatz ihres Schadens verlangt. Die Beklagten haben geltend gemacht, die Havarie beruhe auf einem unabwendbaren Zufall; das Versagen der Steuerbordmaschine sei auf die Unterbrechung der Brennstoffzufuhr zurückzuführen; diese Unterbrechung sei durch den Bruch einer Druckfeder der Kraftstoffförderpumpe verursacht worden. Auch seien die Kläger wegen nicht ordnungsmäßigen Zustandes der Brücke verantwortlich.



Die Streihelferin hat sich den Vortrag der Beklagten zu eigen gemacht.

Das Schifffahrtsgericht hat die Klage in dem für die Revisionsinstanz noch interessierenden Umfang abgewiesen. Auf die Berufung der Kläger hat das Schifffahrtsobergericht die Klage insoweit dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Mit der Revision wollen die Beklagten die Wiederherstellung des erstrichterlichen Urteils erreichen. Die Klägerin bittet, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

I. Das Berufungsgericht hält die Schadensersatzpflicht beider Beklagten unter dem Gesichtspunkt der unerlaubten Handlung in Verbindung mit den binnenschiffahrtsrechtlichen Vorschriften für begründet. Dabei läßt es dahingestellt, ob die Beklagten für den Ausfall des Steuerbordmotors verantwortlich seien. Denn jedenfalls habe der beklagte Schiffsführer nach dem Ausfall dieser Maschine durch nautisch unsachgemäßes Verhalten die Unfallschäden schuldhaft verursacht. Statt in den Maschinenraum hinunterzulaufen, hätte er die Backbordmaschine abstellen müssen. Diese Säumnis sei allein der Grund für das Verfallen des Schiffs gewesen. Durch die einseitige Antriebswirkung des Backbordmotors sei das Schiff nach Steuerbord ausgeschert. Der Vorgang des Querfallens nach dem Versagen des Steuerbordmotors sei nicht so kurzfristig abgelaufen, daß der Unfall durch das Abstellen der Backbordmaschine nicht mehr hätte vermieden werden können. Das Schiff habe eine immerhin beachtliche Bewegungsenergie gehabt und sei durch das mit "nur" etwa 80 m Strang vorgespannte Boot "R██████" zum Ausgleich der

Stromversetzung scharf nach Backbord abgezogen worden. Es könne nicht festgestellt werden, daß es im Falle des rechtzeitigen Abstellens der Backbordmaschine zum Unfall gekommen wäre. Die Schleppkraft der beiden Boote (310 PS) hätte zweifellos ausgereicht, das Schiff wenigstens gestreckt gegen den Strom zu halten. In jedem Falle wäre es möglich gewesen, das Fahrzeug, das sich äußerstenfalls mit dem Heck gerade oberhalb der Brückenlinie befunden habe und dabei seitlich 2 m von dem - in Stromrichtung gesehen - linken Pfeiler entfernt gewesen sei, langsam durch die Schiffahrtsöffnung zurücksacken zu lassen.

II. Die Revision rügt:

Das Wasser- und Schiffsahrtsamt Koblenz habe in seiner gutachtlichen Stellungnahme vom 13. September 1961, die sich die Beklagten in ihrem Schriftsatz vom 7. Januar 1961 S. 9 zu eigen gemacht hätten, ausgeführt, die Steuerbordmaschine sei gerade in dem Moment ausgefallen, als das Schiff der starken Querströmung nach Steuerbord ausgesetzt gewesen sei. Mit der Behauptung der starken, zum linken Ufer versetzten Querströmung, die im Urteil des Schiffsahrtsgerichts (S. 8) auf Grund der Ortsbesichtigung festgestellt worden sei, habe sich das Berufungsgericht ebensowenig auseinandergesetzt wie mit der Feststellung im Augenscheinsprotokoll, bereits in der Brückendurchfahrt habe sich die sehr starke Strömung in Stromrichtung gesehen mit etwa 30° Neigung zum linken Ufer hin abgesetzt. Die Schiffsführung habe, so meint die Revision, versuchen müssen, das Schiff so rasch wie möglich aus dem Bereich der starken Querströmung herauszubringen, und zu diesem Zweck den intakten Backbordmotor in Betrieb lassen müssen. Das Abstellen

dieses Motors sei das ungeeignetste Manöver gewesen, um diesen einzig möglichen Weg zu versuchen. Beim Zurückfallen des 10,20 m breiten Schiffes in die nur 15 m breite Durchfahrtsöffnung sei die Berührung des Pfeilers durch das Hinterschiff unvermeidbar gewesen, während das Vorderschiff dem starken Wasserdruk auf seiner Backbordseite ausgesetzt gewesen sei. Auch dann wäre es zum Querfallen des Schiffs gekommen. Im übrigen hätte eine solche Rückwärtsbewegung nur im Zusammenwirken mit den beiden Vorspannbooten herbeigeführt werden können, die aber unter den gegebenen Umständen unmöglich gewesen wäre. Selbst wenn das nautische Verhalten der Schiffsführung objektiv falsch gewesen wäre, fehle es an einem Verschulden, da die Schiffsführung in schwierigster und gefährlichster Lage innerhalb weniger Sekunden hätte entscheiden müssen, welche Maßnahme zu treffen sei. Vom Augenblick des Aussetzens des Steuerbordmotors bis zum Anschlag des Schiffes an den Brückenpfeiler seien kaum mehr als 30 Sekunden vergangen.

III. Die Revision ist begründet.

Für die Revisionsinstanz ist zu unterstellen, daß das Querfallen des Hebeschiffes auf das Versagen des Steuerbordmotors zurückzuführen ist, das seinerseits auf dem Bruch der Druckfeder der Kraftstoffförderpumpe beruht. Demnach kommt den Klägern kein Anscheinsbeweis zu Hilfe. Sie haben den vollen Beweis für ein schuldhaft fehlerhaftes Verhalten des Beklagten zu 2 zu führen, durch das der Unfall verursacht worden ist. Das Berufungsgericht hält diesen Beweis für geführt, weil der beklagte Schiffsführer es fahrlässig unterlassen habe, nach Ausfall des Steuerbordmotors den Backbordmotor abzustellen

und es nur dadurch zu dem Querfallen des Schiffes gekommen sei, während bei rechtzeitigem Abstellen des Motors der Unfall sich nicht ereignet hätte. Die Gründe, die das Berufungsgericht für seine Ansicht auführt, reichen jedoch nicht aus, um das angefochtene Urteil aufrecht zu erhalten.

Für das Revisionsverfahren ist davon auszugehen, daß oberhalb der Brücke eine starke, zum linken Ufer gerichtete Querströmung bestanden hat. Aus dem Urteil ist nicht ersichtlich, daß dies vom Berufungsgericht genügend berücksichtigt worden ist. Im Urteil (S. 15) wird lediglich ausgeführt, es sei nicht sicher, ob das Schiff allein durch die Strömung in Querlage gedrückt worden wäre. In anderem Zusammenhang (S. 13) wird die zum linken Ufer versetzte Strömung als nicht unerheblich bezeichnet. Weder die Stromgeschwindigkeit noch die Fahrgeschwindigkeit des Schleppzuges ist festgestellt. Sowohl die Ursächlichkeit des Verhaltens der Schiffsführung für den Unfall als auch ihr Verschulden können unter den gegebenen Umständen erst nach Lösung schwieriger physikalischer Fragen festgestellt werden, für die das Schiffahrtsobergericht seine Sachkunde nicht genügend dargetan hat, zumal hier außergewöhnliche Verhältnisse vorliegen. Diese sind sowohl in der Bauart des Schiffes als auch in der schwierigen Navigation begründet; letztere hatte ihren Grund in der von den Klägern errichteten Brücke, die im Zusammenhang mit der durch die Bauarbeiten hervorgerufenen starken Querströmung Gefahren für die Schiffahrt mit sich brachte. Ob das Schiff auch bei Abstellen des Backbordmotors quergefahren wäre, hängt ab
von der Stärke und Richtung der Querströmung bei dem
damaligen Wasserstand,
von der Bewegungsenergie, die das Schiff ohne eigenen

Motorenantrieb gehabt hätte, wobei nicht nur das Gewicht, sondern auch die Bauart des Schiffes zu berücksichtigen ist, von der Zugkraft und Zugrichtung der beiden Boote, die das plumpe Schiff auf langen Strängen zogen. Dabei wird ins Gewicht fallen, daß das Vorderschiff unter Umständen stärker von der Querströmung erfaßt wurde als das Hinterschiff, wodurch ein Verfallen des ohne eigene Antriebskraft fahrenden Schiffes begünstigt worden wäre.

Bedenken bestehen auch gegen die Feststellung des Berufungsgerichts, der Vorgang des Querfallens sei nicht so kurzfristig verlaufen, daß der Unfall bei Abstellen der Backbordmaschine nicht mehr hätte vermieden werden können. Der Zeuge Kissel, auf dessen Aussage das Berufungsgericht sich stützt, hat bekundet: "Nach dem Ausfall der Steuerbordmaschine ist der Kopf des Hebeschiffes nach Steuerbord herumgefallen". Später hat er bekundet: "Als ich sah, daß nach dem Ausfall der Steuerbordmaschine der Kopf des Hebeschiffes allmählich nach Steuerbord zu fallen drohte, habe ich schnell das Ruder nach Backbord gelegt". Die Aussage dieses Zeugen, im Zusammenhang betrachtet, schließt den kurzfristigen Ablauf des Querfallens, der von den Zeugen Winter und Grans (letztere Aussage ist vom Berufungsgericht nicht gewürdigt) eindeutig bekundet worden ist, nicht aus. Die nach dem vorhergehenden Absatz zu treffenden Feststellungen werden zum mindesten beachtliche Anhaltspunkte für den Zeitablauf des Querfallens nach Versagen des Steuerbordmotors ergeben.

Hiernach ist es notwendig, daß das Berufungsgericht ein physikalisch-technisches Gutachten einholt,

nach dem es die für ein solches Gutachten notwendigen tatsächlichen Feststellungen getroffen hat, und dieses Gutachten gegebenenfalls durch Anfordern eines nautischen Gutachtens ergänzen läßt. Erst dann wird sich auch klären lassen, ob die Gründe, die nach Ansicht der Revision dafür gesprochen haben sollen, den Backbordmotor weiter laufen zu lassen, um die Fortbewegung des Schiffes aus der Gefahrenzone der Brücke zu ermöglichen, vertretbar waren oder ob die Sachlage bei Anwendung der gebotenen nautischen Sorgfaltspflicht so eindeutig war, daß sich einem ordentlichen Schiffer bei seinem innerhalb kürzester Frist zu fassenden Entschluß die Erkenntnis aufdrängen mußte, daß die Abstellung des zweiten Motors die einzig vertretbare Maßnahme sei.

Nach alledem war das Urteil aufzuheben, ohne daß die sonstigen von der Revision erhobenen Rügen erörtert zu werden brauchen. Insoweit werden die Beklagten auf die neue Verhandlung vor dem Berufungsgericht verwiesen.

Die Entscheidung über die Kosten der Revision
war dem Berufungsgericht zu übertragen.

Dr. Fischer

Dr. Nörr

Liesecke

Dr. Bukow

Fleck