

5

Nachschlagewerk: ja
BGHZ: nein

BinSchStrO § 2 Nr. 4, § 4

Zur Pflicht des Anhangschiffers, den Schleppzugführer
auf eine gefährliche Lage des Anhangs aufmerksam zu
machen.

BGH, Urt. v. 10. Mai 1971 - II ZR 95/68 - Schifffahrtsobergericht
Köln
Schifffahrtsgericht
Duisburg-Ruhrort

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 95/68

URTEIL

Verkündet am

10. Mai 1971

H e i l ,
Justizhauptsekretär

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

1. ...
2. ...
3. der E[REDACTED] AG T[REDACTED] R[REDACTED] GmbH, H[REDACTED],
K[REDACTED]-W[REDACTED]-Straße [REDACTED], gesetzlich vertreten durch
ihren Geschäftsführer Heinrich Ko[REDACTED],
4. des Schiffsführers Friedrich H[REDACTED], zu laden bei
der Beklagten zu 3,

Beklagten und Revisionskläger,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

gegen

die D[REDACTED]-Sch[REDACTED]-M[REDACTED] N. V., R[REDACTED],
We[REDACTED], gesetzlich vertreten durch Direktor
Dr. W. F. von G[REDACTED],

Klägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

- 2 -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 10. Mai 1971 unter Mitwirkung der Bundesrichter Fleck, Dr. Schulze, Stimpel, Dr. Bauer und Dr. Kellermann

für Recht erkannt:

Die Revision gegen das Urteil des Schiff-fahrtsobergerichts Köln vom 26. April 1968 wird zurückgewiesen.

Die Beklagten zu 3 und zu 4 haben als Gesamtschuldner die Kosten der Revision zu tragen.

Von Rechts wegen

Tatbestand

Am 29. November 1965 fuhr der Schleppzug "St[REDACTED]", bestehend aus dem gleichnamigen Boot (22,40 m lang; 4,9 m breit; 275 PS) und den Anhängen TSK "E[REDACTED] 3" (73,16 m lang; 11,20 m breit; 1013 t) und SK "D[REDACTED] 45" (66,92 m lang; 8,19 m breit; 947 t) auf dem Main zu Tal. TSK "E[REDACTED] 3" schleppte auf erster Länge an kurzen Kreuzdrähten. SK "D[REDACTED] 45" hing ebenfalls an kurzen Kreuzdrähten auf zweiter Länge. Außerdem war zwischen den beiden Anhängen ein Schorbaum angebracht. Als sich der Schleppzug der Straßenbrücke S[REDACTED]-Ma[REDACTED] näherte, die bei km 277,290 in einer weiten Rechtskrümmung des Flusses liegt, geriet TSK "E[REDACTED] 3"



in Steuerbordschräglage und kam beim Durchfahren der rechten, für die Talfahrt vorgesehenen Brückenöffnung mit der Backbordseite des Hecks gegen den linken Pfeiler der Öffnung. Das hatte zur Folge, daß die Drähte zu SK "D[REDACTED] 45" rissen, der Schorbaum brach, SK "D[REDACTED] 45" mit dem Kopf gegen den Pfeiler stieß und nicht unerheblich beschädigt wurde.

Die Klägerin ist Eignerin des SK "D[REDACTED] 45". Sie beziffert ihren Unfallschaden auf 24.582,68 hfl. In Höhe dieses Betrages nimmt sie als Gesamtschuldner - neben dem Eigner und dem Schiffer des Bootes (Beklagte zu 1 und zu 2) - die Eignerin des TSK "E[REDACTED] 3" (Beklagte zu 3) und den Schiffer des TSK am Unfalltag (Beklagter zu 4) in Anspruch, und zwar die Beklagte zu 3 lediglich dinglich mit TSK "E[REDACTED] 3" und im Rahmen des § 114 BSchG persönlich haftend. Sie wirft dem Beklagten zu 4 vor, er habe durch falsche Ruderbedienung den Schleppzug im Hang gehalten. Außerdem habe er den Schleppzugführer auf die gefährliche Schräglage seines Kahnes nicht aufmerksam gemacht.

Die Beklagten zu 3 und zu 4 (nachfolgend Beklagte) haben Klagabweisung beantragt. Nach ihrem Vorbringen ist es allein dadurch zu dem Schiffsunfall gekommen, daß das Boot mit den Anhängen zunächst zu weit im Hang gefahren sei und erst kurz vor der Brücke Kurs auf die Mitte der rechten Brückenöffnung genommen habe.

Die Beklagte zu 3 hat TSK "E[REDACTED] 3" in Kenntnis der Klageforderung zu neuen Reisen ausgesandt.

Das Schifffahrtsgericht und das Schifffahrtsobergericht haben den gegen die Beklagten gerichteten

Klageanspruch - wie übrigens auch das gegen den Eigner und den Schiffer des Bootes geltend gemachte Klagebegehren - dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Mit der Revision verfolgen die Beklagten ihren Klageabweisungsantrag weiter. Die Klägerin beantragt, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe

Das angefochtene Urteil hält einer rechtlichen Nachprüfung stand. Dabei kann dahinstehen, ob dem Beklagten zu 4, was das Berufungsgericht nicht erörtert hat, bereits vorzuwerfen ist, daß TSK "E 3" während der Annäherung des Schleppzuges an die Brücke nicht gestreckt hinter dem Boot geblieben, sondern in Steuerbord-schräglage geraten ist. Ferner kann offen bleiben, ob es, wie das Berufungsgericht ausgeführt hat, wegen der Strömungsverhältnisse oberhalb der Brücke falsch war, wenn der Beklagte zu 4 - allerdings ohne Erfolg - versucht hat, TSK "E 3" durch Hartruderlage nach Backbord aufzustrecken. Denn berechtigt ist jedenfalls der Vorwurf des Berufungsgerichts, der Beklagte zu 4 habe es pflichtwidrig unterlassen, die Führung des Bootes darauf aufmerksam zu machen, daß ihm das Aufstrecken des TSK "E 3" nicht gelang, und sie dadurch zu veranlassen, seine hierauf gerichteten Bemühungen mit Erfolg zu unterstützen.

1. Bei diesem Vorwurf geht das Berufungsgericht von folgenden Feststellungen aus:

TSK "E 3" sei mindestens 400 m oberhalb der Brücke in Schräglage geraten. Sie zu beseitigen, sei dem Beklagten zu 4 nicht gelungen. Für eine gefahrlose Fahrt durch die Brücke sei aber, wie auch der Beklagte zu 4 erkannt habe, ein vorheriges Aufstrecken des TSK "E 3" notwendig gewesen, weil der rund 170 m lange und bis zu 11,20 m breite Schleppzug die 23,55 m breite Durchfahrtsöffnung risikofrei nur in gestreckter Lage habe passieren können. Außerdem habe hierzu der Schleppzug, bei dem jeweils das vorausfahrende Schiff den Kopf des nachfolgenden gesteuert habe, den linken Pfeiler der Durchfahrtsöffnung gut freifahren müssen, weil die Hangströmung oberhalb der Brücke zum linken Ufer hin laufe und zur Unfallzeit ein starker, böiger Wind auf die Steuerbordseite der leeren Kähne gestanden habe.

2. Das Berufungsgericht leitet - ausgehend von diesen Feststellungen - die Pflicht des Beklagten zu 4, das Boot auf die gefährliche Lage des TSK "E 3" aufmerksam zu machen, aus § 4 BinSchStro 1954 her. Es meint weiter, das Boot hätte bei Erfüllung dieser Pflicht durch den Beklagten zu 4 reagiert, den Kurs des Schleppzuges korrigiert und dadurch die Anfahrung des Pfeilers vermieden. Die Revision wendet sich hiergegen ohne Erfolg.

a) Gewiß gehört es zu den Pflichten eines Schleppzugführers, auf schwierigen Fahrtstrecken seine Anhänge laufend zu beobachten, Kursfehlern der Anhänge durch Weisungen oder sonstige Maßnahmen zu begegnen (BGH VersR 1969, 749; 1970, 567) und ihnen bei anderweiten Schwierigkeiten,

sofern möglich, zu helfen. Auf eine Erfüllung dieser Pflichten durch den Schleppzugführer können die Anhangschiffer regelmäßig auch vertrauen. Das schließt jedoch nicht aus, daß die Anhangschiffer den Schleppzugführer auf solche Situationen ihrer Fahrzeuge aufmerksam machen müssen, die eine sichere Reise des Schleppzuges gefährden. Die gegenteilige Auffassung der Revision übersieht, daß die Anhangschiffer nach § 2 Nr. 4 Abs. 2 Satz 2, § 4 BinSchStrO 1954 (jetzt: § 1.02 Nr. 5 Abs. 2 Satz 2, § 1.04 BinSchStrO 1971) gehalten sind, ihrerseits alle Maßnahmen zu treffen, die für eine sichere Reise des Schleppzuges erforderlich sind (vgl. Wassermeyer, Der Kollisionsprozeß 3. Aufl. S. 285/286). Zu diesen Maßnahmen kann auch die Wahrschau des Schleppzugführers über die gefährliche Lage eines Anhangs gehören. Das wird beispielsweise der Fall sein, wenn Zweifel an einer ordnungsmäßigen Beobachtung der Anhänge durch den Schleppzugführer bestehen und deshalb damit zu rechnen ist, daß er die gefährliche Lage eines Anhangs nicht oder nicht rechtzeitig bemerkt, oder wenn in Betracht zu ziehen ist, daß der Schleppzugführer auch bei gehöriger Beobachtung die gefährliche Lage eines Anhangs nicht sofort erkennen kann.

Hieraus ergibt sich, daß das Berufungsgericht zu Recht den Beklagten zu 4 zur Wahrschau des Bootes für verpflichtet gehalten hat. Der TSK war mindestens 400 m oberhalb der Brücke in Steuerbordschräglage geraten. Er mußte bei der raschen Annäherung des Schleppzuges an die Brücke (Geschwindigkeit nach dem Vortrag der Beklagten: 14 bis 15 km/st) alsbald aufgestreckt werden, wenn die

Brückenöffnung sicher durchfahren werden sollte. Da das Boot hierzu - unstreitig - keine Weisung gab, ferner nichts unternahm, um ein Aufstrecken des TSK "E 3" durch eine Kursänderung zu unterstützen, mußte der Beklagte zu 4 während der weiteren Annäherung an die Brücke damit rechnen, daß die Führung des Bootes entweder unaufmerksam war oder die Schwierigkeiten beim Aufstrecken des an sich gut zu steuernden TSK nicht sofort erkennen konnte. Deshalb mußte er das Boot auf diese Schwierigkeiten aufmerksam machen und gegebenenfalls dessen Unterstützung zum Aufstrecken des Kahnes verlangen, anstatt, wie es im angefochtenen Urteil zutreffend heißt, "sehenden Auges in eine gefährliche Situation hineinzufahren".

b) Ohne Erfolg wendet sich die Revision gegen die Feststellung des Berufungsgerichts, das pflichtwidrige Unterlassen des Beklagten zu 4 sei für die Anfahrt des Brückenpfeilers durch TSK "Esso 3" adäquat kausal gewesen. Bei den Berechnungen, welche die Revision zur Stützung ihrer gegenteiligen Auffassung vornimmt, übersieht sie das Vorbringen der Beklagten in den Vorinstanzen, wonach das Boot erst kurz vor der Brücke den Kurs nach Steuerbord gerichtet und TSK "E 3" den Brückenpfeiler nur leicht mit dem Heck gestreift hat. Danach liegt es auf der Hand, daß bereits ein etwas früheres Abziehen des TSK "E 3" durch das Boot genügt hätte, um die Anfahrt des Pfeilers zu verhindern.

3. Daß die Führung des SK "D 45" ein Mitverschulden an dem Unfall treffe, tragen die Beklagten

erstmal in der Revisionsinstanz fürsorglich vor. Ihrer Auffassung, auch SK "D 45" habe, wenn man eine Pflicht der Anhänge zur Wahrschau bejahe, das Boot auf die Schwierigkeiten des TSK "E 3" aufmerksam machen müssen, kann jedoch nicht gefolgt werden. Es besteht - auch nach dem Vorbringen der Beklagten - kein Anhalt dafür, daß die Schwierigkeiten, die der Beklagte zu 4 mit dem Aufstrecken des TSK "E 3" hatte, für die Führung des SK "D 45" bereits zu einem Zeitpunkt erkennbar waren, als sie das Boot noch rechtzeitig hätte aufmerksam machen können. Im übrigen verkennt die Revision in diesem Zusammenhang, daß die Wahrschau des Bootes in erster Linie Sache des Anhangschiffers ist, dessen Fahrzeug sich in Schwierigkeiten befindet.

Fleck

Dr. Schulze

Stimpel

Dr. Bauer

Dr. Kellermann