

Nachschlagewerk: ja
Amtliche Sammlung: nein

2408 094 /

RheinSchPolVO v. 24. Dezember 1954; BGBl II 1411, § 2 Nr. 4,
§ 80 Nr. 2 und 4.

- a) Fahrwasser im Sinne des § 80 Nr. 4 ist der nach dem jeweiligen Wasserstand für die durchgehende Schifffahrt bestimmte Teil des Stromes.
- b) Kann bei unsichtigem Wetter ein aus dem Boot und zwei Längen bestehender Talschleppzug wegen zu kurzer Entfernung vor ihm befindlicher Fahrzeuge oder wegen nicht ausreichender Breite des zur Verfügung stehenden Fahrwassers nicht aufdrehen, so kann es die nautische Sorgfaltspflicht des Schleppzugführers erfordern, daß er die Schiffsführer der zweiten Länge anweist, loszuwerfen und kopfvor auf ihren Ankern zu landen.

AG -Rheinschiffahrtsge-
richt- Mannheim

BGH Urt. v. 2. Juli 1959 - II ZR 96/58 - OLG -Rheinschiffahrts-
obergericht- Karlsruhe

Verkündet
am 2. Juli 1959

Pfauz, Justizangestellter
als Urkundsbeamter der
Geschäftsstelle

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

In dem Rechtsstreit

Communauté de N [REDACTED] F [REDACTED] R [REDACTED] S [REDACTED],
Klägerin und Revisionsklägerin,
- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

1. Franz O [REDACTED], Schiffseigner, R [REDACTED], N [REDACTED] straat [REDACTED],
2. Frederik van B [REDACTED], Kapitän, R [REDACTED], T [REDACTED],
Beklagte und Revisionsbeklagte,
- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

hat der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die
mündliche Verhandlung vom 2. Juli 1959 unter Mitwirkung
des Senatspräsidenten Dr. Nastelski und der Bundesrichter
Dr. Kuhn, Dr. Nörr, Liesecke und Dr. Reinicke

für Recht erkannt:

Die Revision der Klägerin gegen das Urteil des
3. Zivilsenats des Oberlandesgerichts - Rheinschiffahrts-
obergerichts - Karlsruhe vom 21. Februar 1958 wird auf
Kosten der Klägerin zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

- 2 -

Tatbestand:

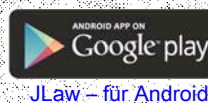
Am 28. Januar 1955 befanden sich die Schleppzüge "Ägir" und "Queyras" auf Talfahrt unterhalb Mannheim. Beide Schleppzüge mußten mit anderen Fahrzeugen und Schleppzügen am frühen Vormittag die Talfahrt in der Gegend der Weschnitzmündung wegen Nebels unterbrechen und aufdrehen. Als die Sicht wieder besser wurde, setzte zunächst der "Ägir"-Schleppzug die Reise fort, dann folgten eine Reihe anderer Fahrzeuge und Schleppzüge und schließlich der "Queyras"-Schleppzug. Unterhalb des Ortes Hamm wurde die Sicht wiederum schlechter, so daß der "Ägir"-Schleppzug im Bereich von strkm 460,1 erneut, und zwar über Steuerbord, aufdrehte. Nachdem der "Ägir"-Schleppzug etwa 15 - 20 Minuten vor Anker gelegen war, fuhr das mit zwei Anhanglängen fahrende Motorgüterschiff "Rhenus 129" zwischen dem "Ägir"-Schleppzug und dem rechtsrheinischen Ufer zu Tal, wobei die zweite Länge des "Rhenus"-Schleppzuges auf Höhe des "Ägir"-Schleppzuges kopfvor losmachte und sich auf ihren Ankern landete. MS "Rhenus 129" drehte dann mit seiner ersten Länge unterhalb des "Ägir"-Schleppzuges über Steuerbord auf und machte sich am rechten Ufer ständig. Wiederum etwa 15 - 20 Minuten später kam der "Queyras"-Schleppzug talwärts mit verminderter Fahrt herab. Als er des vor ihm im Nebel auftauchenden "Ägir"-Schleppzuges ansichtig wurde, wich er diesem nach rechtsrheinisch aus, während das Boot "Ägir" versuchte, seinen Schleppzug bei sitzenden Ankern unter Fieren der Ankerkette nach linksrheinisch abzuziehen. Die Zusammensetzung der Schleppzüge war hierbei folgende:

"Queyras"-Schleppzug:

2. Länge SK "Juno" (St.B.) - SK "Adwill" (B.B.) (leer)
1. Länge SK "Ceylon" (St.B.) - SK "Karl u. Wilhelm" (B.B.)
(beladen)



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



JLaw - für Android



JLaw - für iOS

Motorschlepper "Queyras" (2400 PS)

"Ägir"-Schleppzug:

Schraubendampfer "Ägir" (300 PS)

1. Länge SK "Ulrich" (B.B.) - SK "Rheinpfalz" (St.B.)
(beladen)
2. Länge SK "Damco 30" (B.B.) - SK "Frohsinn" (St.B.)
(leer).

Während das Boot "Queyras" sowie seine Anhangkähne knapp an dem Boot "Ägir" vorbeikamen, schlug SK "Karl u. Wilhelm" gegen den mit Holz in Decklast beladenen SK "Ulrich" und rutschte an diesem entlang. Der auf 2. Länge folgende SK "Adwill" des "Queyras"-Schleppzuges stieß mit seinem Vordersteven in das Vorschiff des Kahns "Ulrich" und blieb dort zunächst stecken. Hierbei rissen die SK "Ulrich" mit dem Boot "Ägir" und SK "Rheinpfalz" verbindenden Drähte. Die Beschädigung des Kahns "Ulrich" war so schwer, daß dieser innerhalb von 20 Minuten bei strkm 460,250 gestreckt im Strom liegend annähernd in Strommitte absank. Oberhalb der Unfallstelle war bei dem damaligen Wasserstand der Strom in seiner ganzen Breite von rund 300 m befahrbar.

Der Oberstaatsanwalt beim Landgericht Darmstadt hat gegen den Führer des Bootes "Ägir" van B [REDACTED] (Beklagten zu 2) und gegen den Führer des Bootes "Queyras" H [REDACTED] Anklage wegen Vergehens nach §§ 315, 316 StGB beim Bezirksschöffengericht in Darmstadt erhoben. Das Verfahren ist noch nicht abgeschlossen.

Die Klägerin als Ausrüsterin des Motorschiffes "Queyras" hat dem Eigentümer von Schiff und Ladung des Kahnes "Ulrich" sowie den Interessenten der ebenfalls beschädigten Kähne "Adwill" und "Ceylon" im November und Dezember 1955 die

durch die Havarie entstandenen Schäden in Höhe von insgesamt 112.886,30 DM ersetzt.

Die Klägerin hat behauptet, die Beklagten als Schiffseigner und Schiffsführer des Bootes "Ägir" treffe ein überwiegendes, wenn nicht sogar ausschließliches Verschulden an dem Unfall. Der Beklagte zu 2 als Führer des Bootes "Ägir" habe es pflichtwidrig unterlassen, nach seinem Aufdrehmanöver das Fahrwasser zu räumen, so daß es dem "Queyras"-Schleppzug nicht möglich gewesen sei, gefahrlos am "Ägir" vorbeizukommen. Da der Beklagte zu 1 außer dem Boot "Ägir", das einen Wert von 50.000,- DM habe, über weiteres Vermögen nicht verfüge und der Beklagte zu 2 vermögenslos sei, beschränke sie sich darauf, von den Beklagten mit der Klage einen Betrag von 50.000 DM nebst Zinsen zu fordern.

Die Beklagten haben zur Begründung ihres Klagabweisungsentrages geltend gemacht, der Beklagte zu 2 habe nach Durchführung des Aufdrehmanövers keine genügende Orientierungsmöglichkeit mehr besessen, um eine Verlegung des Schleppzuges wagen zu können. Für den Unfall sei allein das Verhalten der Führung des Bootes "Queyras" ursächlich gewesen, weil diese es schuldhaft unterlassen habe, trotz des aufgetretenen Nebels die Fahrt rechtzeitig zu unterbrechen.

Das Rheinschiffahrtsgericht Mannheim hat folgendes Urteil erlassen:

1. Die Beklagten werden unter Klagabweisung im übrigen als Gesamtschuldner verurteilt, an die Klägerin DM 28.221,58 nebst 4 % Zinsen hieraus seit 7.12.1955 zu bezahlen, und zwar der Beklagte Ziff.1 sowohl dinglich mit dem Schleppboot "Ägir" als auch im Rahmen des § 114 BSchG persönlich haftend.
2. Die Beklagten haben als Gesamtschuldner 3/5 und die Klägerin 2/5 der Kosten des Rechtsstreits zu tragen. Außerdem fallen den Beklagten als Gesamtschuldnern

3/5 der Kosten, die der Klägerin in dem Verklarungsverfahren auf Antrag des Schiffsführers S [REDACTED] - 4 H 2/55 Sch - entstanden sind, zur Last.

Die von beiden Parteien eingelegten Berufungen hat das Oberlandesgericht zurückgewiesen.

Mit der Revision verfolgt die Klägerin ihren Antrag auf Verurteilung des Beklagten im vollen Umfang (50.000 DM) weiter. Die Beklagten bitten um Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe:

I. Das ursächliche Verschulden der Schiffsführung des Schleppdampfers "Ägir" hat das Berufungsgericht rechtlich bedenkenfrei festgestellt. In Übereinstimmung mit dem Schiffahrtsgericht ist das Berufungsgericht zu der Überzeugung gelangt, daß "Ägir" nach dem Aufdrehen im Raum von km 460 etwa 130 m vom rechten Ufer entfernt am Rand des dort vorspringenden rechtsrheinischen Grundes gelegen hat. Damit habe, so führt das Schiffahrtsobergericht aus, der "Ägir"-Schleppzug im schiffbaren Fahrwasser festgemacht, weil der dort vorspringende rechtsrheinische Grund am Unfalltage seiner ganzen Breite nach für schwere Schleppzüge befahrbar gewesen sei.

§ 80 RhSchPVO schränkt die Schifffahrt bei unsichtigem Wetter ein. Er schreibt insbesondere vor, unter welchen Voraussetzungen Talfahrer und Bergfahrer anhalten müssen. Nach Nr. 4 dieser Vorschrift ist beim Anhalten das Fahrwasser so weit wie möglich freizumachen. Das Berufungsgericht hat den Begriff des Fahrwassers im Sinne dieser Vorschrift,

der auch beim Begegnen und Überholen (§ 37 Nr. 1) der gleiche ist, zutreffend ausgelegt. Das Fahrwasser ist der für die durchgehende Schifffahrt bestimmte Teil des Stromes. Die Breite des Fahrwassers wechselt je nach dem Wasserstand, sie ist bei niedrigem Wasserstand geringer und bei Hochwasser größer als bei normalem Wasserstand (Kahlitz, Verkehrsrecht auf Binnenwasserstraßen, RhSchPVO § 37 Anm. 2). Gerade bei unsichtigem Wetter besteht das vom Gesetzgeber zur Pflicht erhobene Bedürfnis, das in diesem Sinn bestimmte Fahrwasser freizumachen. Das ergibt sich einmal daraus, daß Bergfahrer u.U. noch weiterfahren dürfen, wenn Talfahrer bereits anhalten müssen, die Bergfahrer also in ihrer zulässigen Weiterfahrt behindert werden würden, wenn ein Schiff im Fahrwasser läge; dann aber auch daraus, daß Fälle eintreten können, wo Talfahrer aus zwingenden Gründen nicht anhalten können (vgl. den vom Senat durch Urteil vom 27. März 1958 II ZR 338/56, VersR 1958, 392 entschiedenen Fall), schließlich aber auch daraus, daß Unfälle auch bei schuldhafter Fortsetzung der Fahrt durch Talfahrer nach Möglichkeit verhütet werden müssen. Ein Schiffsführer, der im Fahrwasser liegen bleibt, obwohl ihm ein weiteres Begehen zum Ufer möglich ist, kann also nicht mit der Entschuldigung gehört werden, er habe geglaubt, die Schifffahrt sei wegen des unsichtigen Wetters vorübergehend völlig eingestellt.

Das Berufungsgericht hat in tatrichterlicher Würdigung festgestellt, der "Ägir"-Schleppzug habe dicht an das rechtsrheinische Ufer herangeführt werden können. Die Beklagten hatten gemeint, dies sei nicht möglich gewesen. Die Möglichkeit, das Fahrwasser freizumachen, kann entfallen, wenn der Tiefgang des Fahrzeuges oder der Schiffe des Schleppzugs

ein weiteres Beigehen zum Ufer nicht zuläßt oder wenn durch plötzlich eintretende Sichtbehinderung das Beigehen die Gefahr des Zusammenstoßes mit in der Nähe befindlichen Schiffen herbeiführen würde. Beides hat das Berufungsgericht rechtsfehlerfrei verneint. Zutreffend hat es ferner die Entschuldigung des Beklagten zu 2 zurückgewiesen, nach seiner Kenntnis der Stromverhältnisse habe er geglaubt, sich mit seinem Schleppzug außerhalb des Fahrwassers zu befinden; denn der Schiffsführer muß mit den Fahrwasser- verhältnissen der Schifffahrtsstraße vertraut sein (vgl. Kahlitz aaO). Mit Recht hat das Berufungsgericht den Beklagten auch ihr Schutzvorbringen nicht abgenommen, das Beigehen des an unzulässiger Stelle liegenden Schleppzuges hätte eine Zeitspanne von 30 Minuten in Anspruch genommen. In gefährvoller Lage gehört jeder Mann des Schleppzuges an seinen Platz. Schon während des Liegens bei Nebel hätte der Beklagte zu 2 die Schiffsführungen der Anhangkähne darauf hinweisen müssen, daß er, sobald die Sichtverhältnisse es gestatteten, rechtsrheinisch heranfahen werde, und hätte sie für diesen Fall mit den nötigen Weisungen im voraus versehen müssen. Dann hätte das Manöver bei der vorübergehend eingetretenen Besserung der Sicht in kürzester Zeit durchgeführt werden können. Auch das Vorbringen der Beklagten, ein weiteres Beigehen zum rechten Ufer hätte die Gefahr des Zusammenstoßes mit einem weiter rechtsrheinisch fahrenden Talzug herbeiführen können, entlastet sie nicht. Gewiß wäre eine solche Gefahr nicht ausgeschlossen gewesen. Die Gefahr des Zusammenstoßes war aber viel größer, je näher der "Ägir"-Schleppzug zur Fahrwassermitte lag. Dazu kommt, daß der bei der Durchführung des Manövers fahrende Schleppzug noch eher hätte ausweichen können als der vor Anker liegende.

II. Das ursächliche Verschulden des Führers des "Queyras"-Schleppzuges sieht das Berufungsgericht darin, daß er nicht rechtzeitig die Fahrt unterbrochen und damit gegen § 80 Nr. 2 RhSchPVO verstoßen hat. Die Angriffe, die die Revision hiergegen richtet, sind im Ergebnis unbegründet.

Im angefochtenen Urteil ist ausgeführt: Oberhalb des linksrheinisch vor Anker gegangenen Schleppzuges "Rosenblumendelle" (der seinerseits oberhalb von "Ägir" lag), hätten bereits vier Einzelfahrer festgemacht, während rechtsrheinisch in Höhe des Schleppzuges "Rosenblumendelle" das Boot "Braunkohle IX" vor Anker gelegen sei. Selbst wenn der "Queyras"-Schleppzug weiter oberhalb von einem Einzelfahrer überholt worden sei, der in Höhe des Schleppzuges "Rosenblumendelle" über Backbord aufgedreht habe, so hätte die Führung von "Queyras", als sie in einer Entfernung von 500 m oberhalb des "Rosenblumendelle"-Schleppzuges gesehen habe, daß unterhalb eine Nebelwand gestanden sei, ein Hineinfahren in diese Nebelwand doch unter allen Umständen verhindern müssen. Wenn auch ein Aufdrehen des schweren Schleppzuges, das praktisch die ganze Strombreite und eine Strecke von etwa 500 m in Anspruch genommen hätte, dem Führer von "Queyras" in diesem Augenblick nicht mehr möglich erschienen sei, so hätte er doch den Schleppzug kopfvor landen müssen. Diese nach den Umständen gebotene und dem Führer von "Queyras" auch zumutbare Maßnahme sei 500 m oberhalb des Schleppzuges "Rosenblumendelle" mit einem außergewöhnlichen Risiko nicht verbunden gewesen, weil oberhalb des Schleppzuges "Rosenblumendelle" nur vier Einzelfahrer linksrheinisch hintereinander gelegen seien. Die Unterlassung dieser dringend gebotenen Maßnahme durch den Führer von "Queyras" könne

auch nicht damit gerechtfertigt werden, daß er das Risiko dieses Manövers mit dem Risiko der Weiterfahrt zum Aufdrehen unterhalb des "Rosenblumendelle"-Schleppzuges abzuwägen gehabt habe; denn ein Aufdrehen dieses schweren Schleppzuges in der kurz unterhalb des "Rosenblumendelle"-Schleppzuges stehenden Nebelwand habe sich von selbst verboten. Ein "echtes Dilemma" habe also für den Führer von "Queyras" nicht vorgelegen.

Die Revision wirft dem Berufungsgericht vor, es habe nicht das außerordentliche Risiko berücksichtigt, das mit dem Länden kopfvor verbunden gewesen wäre. Die Revision meint, es sei auch darum gegangen, auf eine Entfernung von 200 m den "Queyras"-Schleppzug zum Halten zu bringen; die Möglichkeit des Gelingens dieses Manövers sei aber höchst fraglich gewesen, da die Gefahr des Querfallens vor dem "Ägir"-Schleppzug bestanden habe.

Die Revision hat das angefochtene Urteil mißverstanden. Das Berufungsgericht macht dem Führer von "Queyras" nicht zum Vorwurf, daß er nach Insichtkommen des "Ägir"-Schleppzuges auf eine Entfernung von 200 m seinen Zug nicht kopfvor geländet habe, sondern hat von ihm verlangt, daß er dieses Manöver 500 m oberhalb des "Rosenblumendelle"-Schleppzuges hätte ausführen müssen.

Damit fällt dieser Revisionsangriff im wesentlichen in sich zusammen. Immerhin ist zuzugeben, daß auch das Länden kopfvor einige 100 m weiter oberhalb im Hinblick auf die schwer beladenen Anhangkähne erster Länge mit einem gewissen Risiko verbunden war, wenn dieses auch entschieden kleiner als das der Fortsetzung der Fahrt war. Mag dies auch

für die Schuldfeststellung des Führers von "Queyras" als solche nicht von Bedeutung sein, so könnte doch seine Schuld in milderem Lichte erscheinen, was für die Schuldabwägung nach § 92 BSchG, § 736 HGB, § 254 BGB (letzteres hinsichtlich der Schadensersatzpflicht des Beklagten zu 2) von Erheblichkeit sein könnte. Aus anderen Gründen muß es aber dennoch dabei verbleiben, daß dem Führer von "Queyras" ein schwerer Schuldvorwurf zu machen ist.

Hierbei mag dahinstehen, ob die Sichtsverhältnisse bei Beginn des Überholmanövers des Einzelfahrers nicht schon so gewesen waren, daß der Führer von "Queyras" das Überholen hätte untersagen müssen (§ 42 Nr. 2). Unter allen Umständen aber hätte der Führer von "Queyras" als verantwortlicher Schleppzugführer (§ 2 Nr. 4) spätestens an der vom Berufsgericht angegebenen Stelle (500 m oberhalb des "Rosenblumendelle"-Schleppzuges) nicht nur, wie schon vorher geschehen, seine Fahrt vermindern, sondern die Schiffsführer seiner zweiten Länge anweisen müssen, loszuwerfen und kopf vor ständig zu machen. Denn nach seinen eigenen Angaben im Ermittlungsverfahren sah er, nachdem er unterhalb Hamm (km 458,5) gekommen war, plötzlich einen Teil der ihm vorausfahrenden Schifffahrt aufdrehen und auch einige Fahrzeuge vor Anker legen. Dies mußte ihm zur Warnung dienen und namentlich auch vor Augen führen, daß eine Fortsetzung der Fahrt mit seinem langen Schleppzug bei der offensichtlich zu erwartenden Sichtverschlechterung erheblichen Schwierigkeiten wegen der weiter unterhalb zu erwartenden Ansammlung von Schiffen führen könnte. Das Abwerfen seines zweiten Anhangs wäre ohne Gefahr möglich gewesen, da die Stromgeschwindigkeit gering (1 m / sec., Gutachten Wittner, Strafakten Bl. 29) und die Kähne der zweiten Länge leer waren.

So hat dies auch die zweite Länge des "Rhenus"-Schleppzuges ohne Schwierigkeit getan. Die Länge des dann auch leichter zu steuernden "Queyras"-Schleppzuges hätte sich dabei von etwa 270 m auf etwa 185 m verkürzt. Mit seinem wendigen und leistungsstarken Boot hätte der Führer von "Queyras" gefahrlos vor dem "Rosenblumendelle"-Schleppzug aufdrehen können, wenn er damit unmittelbar nach der Vorbeifahrt des Einzelfahrers begonnen hätte. Denn nach dem eigenen Vortrag der Klägerin in ihrer Berufungsbegründung S. 13 betrug nach dem Überholen die Längsentfernung bis zum Boot "Rosenblumendelle" ca. 250 m; auch war das Fahrwasser breit genug, da nach den Angaben des Führers von "Queyras" im Verklarungsverfahren (Bl. 39) in dieser Höhe lediglich linksrheinisch drei Einzelfahrer an Land in einem Abstand von etwa 40 m lagen, während rechtsrheinisch das Revier frei war. Aber selbst wenn der Fahrer von "Queyras" nach Loswerfen der zweiten Länge nicht aufgedreht hätte, sondern weitergefahren wäre, wäre ein Zusammenstoß mit dem Kahn "Ulrich" entweder überhaupt vermieden worden, da dann das Boot seinen nur noch aus einer Länge bestehenden Anhang weiter nach Steuerbord hätte ziehen können, oder es wären nur geringfügige Schäden entstanden; denn die Hauptschäden und das Sinken des Kahnes "Ulrich" wurden erst durch den Stoß des Kahnes "Adwill", der auf 2. Länge Backbord fuhr, herbeigeführt. Es ist auch nicht richtig, daß die zu treffenden Maßnahmen einen schnellen Entschluß der Schiffsführung von "Queyras" erforderten und ihr nur kurze Zeit zur Überlegung geblieben sei. Auch hier übersieht die Revision, daß es sich bei dem vom Führer des "Queyras"-Schleppzuges schuldhafterweise unterlassenen Maßnahmen nicht um solche handelt, die erst im Augenblick des In sightkommens des "Ägir"-Schleppzuges hätten getroffen werden müssen.

III. Die Abwägung des auf beiden Seiten obwaltenden ursächlichen Verschuldens führt zu dem gleichen Ergebnis, zu dem das Berufungsgericht gekommen ist. Die Schuld des Führers von "Queyras", der das Gebot rechtzeitiger Fahrt-einstellung nicht befolgte, ja nicht einmal seinen zweiten Anhang loswarf, um die Gefahr der Fahrtfortsetzung zu verringern, wiegt erheblich schwerer als die Schuld des Beklagten zu 2, der es versäumte, das Fahrwasser freizumachen. Dabei ist auch zu berücksichtigen, daß durch das Verschulden der "Queyras"-Führung in erster Linie die Gefahrenlage herbeigeführt wurde, die den Zusammenstoß auslöste. Im Ergebnis zutreffend haben daher die beiden Vorinstanzen das Verschulden des Beklagten zu 2 mit $1/4$ und das des Führers von "Queyras" mit $3/4$ bewertet.

IV. Hiernach war die Revision mit der sich aus § 97 ZPO ergebenden Kostenfolge zurückzuweisen.

Dr.Nastelski Dr.Kuhn Dr.Nörr Liesecke Dr.Reinicke