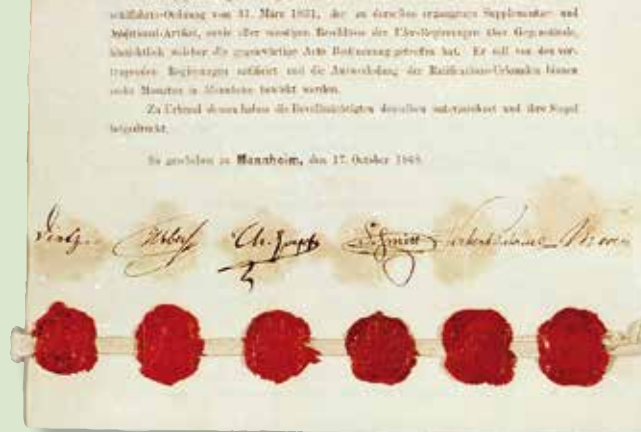


# Schleppvertrag gleich Werkvertrag?



»Revidirte Rheinschiffahrts-Acte« von 1868, Foto: ZK

Vereinbaren die Vertragsparteien, dass ein beladenes Motorgüterschiff mit Hilfe eines Motorschleppers im Strom gedreht wird, um die Talreise antreten zu können, so kommt zwischen den Parteien des Vertrages ein Schleppvertrag zustande, der rechtlich als Werkvertrag im Sinne des § 631 I BGB zu qualifizieren ist.

Der Schleppvertrag verpflichtet den Unternehmer, den geschleppten Kahn unversehrt an seinen Bestimmungsort zu bringen; geschuldet ist also ein Erfolg. Die Werkleistung (Schleppleistung) ist deshalb bereits dann mangelhaft und das Verhalten des Unternehmers pflichtwidrig, wenn das geschleppte Schiff nicht wohlbehalten am Zielort ankommt. Dies begründet Schadenersatzansprüche nach § 633 II Satz 2 Nr. 1 BGB und § 280 I Satz 1 BGB.

Gemäß § 280 I Satz 2 BGB wird aufgrund der feststehenden Pflichtverletzung vermutet, dass der Schuldner die Pflichtverletzung zu vertreten, also schuldhaft gehandelt hat. Der Schuldner kann sich aber entlasten, wenn er beweist, dass die Pflichtverletzung weder auf eigenes Verschulden noch auf das Verschulden von Erfüllungsgehilfen zurückzuführen ist.

Ein Mitverschulden des Anhangschiffers (Auftraggebers) kommt in Betracht, wenn er den Schleppvorgang nicht durch geeignete Maßnahmen unterstützt, wie es in § 1.02 Nr. 5 RheinSchPV auch ausdrücklich normiert ist.

Eigene Sachkunde eines Rheinschiffahrtsgerichtes macht die Einholung eines Sachverständigengutachtens nur dann entbehrlich, wenn der Richter die eigene Sachkunde, die die Einholung eines Sachverständigengutachtens entbehrlich macht, den Parteien bekanntgibt und im Urteil im Einzelnen darlegt. Dies ist in der Regel nicht der Fall, wenn die Beurteilung einer nautischen Frage eine schwierige physikalische Berechnung unter sachkundiger Berücksichtigung der Gegebenheiten des konkreten Einzelfalles voraussetzt.

Urteil der Berufungskammer der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt vom 12. Dezember 2013, Az.: 482 Z 10/13 (Rheinschiffahrtsgericht St. Goar, Az.: 4 C 14/11 BSchRh) ...

## Anmerkung der Reaktion:

Das vorliegende Urteil beschäftigt sich neben der prozessualen Frage der Sachkunde des Richters materiellrechtlich mit den wechselseitigen Verpflichtungen aus Schleppvertrag und dessen rechtlicher Qualifizierung.

Ob ein Schubvertrag oder ein Schleppvertrag rechtlich als Frachtvertrag im Sinne der §§ 407 ff HGB anzusehen ist, als Werkvertrag im Sinne des § 631 BGB oder als Vertrag sui generis, also eigener Art, ist streitig, seit es Schleppschiffahrt und Schubschiffahrt gibt.

Die Schleppschiffahrt hat an Bedeutung verloren. Schleppschiffahrt kommt heute nur noch im Bereich starker Stromströmungen (zum Beispiel im Gebirge des Rheines) in Betracht oder als Manövrierhilfe oder Turnhilfe in schwierigen nautischen Situationen oder nach Festfahrungen. Die klassische Schleppschiffahrt, Anhangschleppschiffahrt, ist inzwischen in Europa fast vollständig verschwunden. Sehr weit verbreitet ist aber die Schubschiffahrt, also der Transport eines oder mehrerer vorgespannter Schubleichter durch ein Schubboot oder ein Motorschiff.

Der vorliegende Fall beschäftigt sich nicht mit einem klassischen Schubvertrag oder klassischen Schleppvertrag al-

ter Prägung, also der Verschiebung oder Verschleppung eines leeren oder beladenen Schiffes oder Leichters von einem Ort zum anderen über eine längere Distanz, sondern mit einer zeitlich und örtlich beschränkten Unterstützung eines motorisierten Schiffes mit Hilfe eines Schleppbootes.

Die Berufungskammer der Zentralkommission hat entschieden, dass diese Art Schleppvertrag nicht als Frachtvertrag im Sinne der §§ 407 ff HGB zu qualifizieren sei, sondern als klassischer Werkvertrag nach § 631 BGB. Dies ist deshalb interessant, weil international und national eine Tendenz festzustellen ist, mindestens den Schubvertrag über die Verbringung von Schubleichtern als Frachtvertrag und nicht als Werkvertrag anzusehen. So ist in der grundlegenden Entscheidung des Schiffahrtsobergerichtes Nürnberg vom 20. Dezember 2007, Az.: 11 U 1017/07 BSch, ZfB 2009, Sammlung Seite 2024 ff, der Schubvertrag als Frachtvertrag qualifiziert worden mit dem Argument, es mache keinen Unterschied, ob ein Gegenstand an Bord eines Schiffes (klassischer Gütertransport) oder außenbords eines Schiffes (Transporte eines vorgespannten Leichters) transportiert werde.

Sieht man den Schlepp- oder Schubvertrag mit dem Schiffahrtsobergericht Nürnberg als Frachtvertrag an, so hat dies massive rechtliche Konsequenzen. Anders als der Werkvertrag ist der Frachtvertrag von einer Obhutshaftung einerseits und einer Haftungsbeschränkung andererseits geprägt. Der Schubunternehmer würde

also für jeden Schaden am Schubleichter oder geschleppten Schiff haften, solange er nicht nachweist, dass der Eintritt dieses Schadens unvermeidbar war. Im Gegenzug hat er die Privilegien der Haftungsbeschränkung und Haftungsbegrenzung des HGB. Er haftet maximal bis zum Wert der transportierten Güter, Folgeschäden sind von der Haftung ausgeschlossen.

Mit der vorliegenden Entscheidung hat die Berufungskammer aber den Unterschied zwischen Frachtvertrag und Werkvertrag hinsichtlich des Grades der Haftung stark nivelliert. Mit der Argumentation, die Verbringung von A nach B sei der geschuldete Erfolg, kommt die Berufungskammer zu einer Pflichtwidrigkeit des Schleppers in jedem Falle, wenn das verschleppte Schiff beschädigt wird. Es ist nun Sache des Schleppers zu beweisen, dass ihn kein Verschulden trifft. Dies kommt der frachtvertraglichen Obhutshaftung sehr nahe.

Würde man die Hauptleistung so definieren, dass nur die Unterstützung des zu drehenden Schiffes geschuldet war und nicht die erfolgreiche Durchführung des gesamten Manövers, wäre auch bei einer Havarie der Erfolg erbracht und eine Pflichtwidrigkeit nicht erwiesen. Dies würde zu einer vollständigen Beweislast für Pflichtwidrigkeit und Verschulden auf Seiten des geschädigten Schiffes führen. Diesen Weg ist die Berufungskammer aber nicht gegangen.

Rechtsanwalt Dr. Martin Fischer,  
Frankfurt am Main

**Aus dem Tatbestand:**

Die Klägerin ist Schiffseignerin des MS »Waalgade«. Sie nimmt die Beklagten auf Schadensersatz aufgrund des nachstehend beschriebenen Schiffsunfalls in Anspruch. Die Beklagte zu 1 ist Eigentümerin des Motorschleppers »Rheinland« und war von der Klägerin beauftragt worden, MS »Waalgade« am 4. Januar 2011 auf dem Rhein zu drehen. Der Beklagte zu 2 war am Unfalltag verantwortlicher Schiffsführer des Motorschleppers »Rheinland«.

Der Schiffsunfall ereignete sich am 4. Januar 2011 in den frühen Morgenstunden bei Rheinkilometer 537,0 in der Nähe der Steinverladung »Sooneck«. Die Fahrrinnenbreite des Rheins beträgt dort 120 m. Zum Unfallzeitpunkt führte der Rhein viel Wasser und es herrschte eine starke Strömung. MS »Waalgade« ist 109 m lang, 11,40 m breit und hat eine Tragfähigkeit von 2.945 t bei einer Maschinenleistung von 1.180 PS. Zudem ist das Schiff mit einem Bugstrahlruder ausgerüstet. Der Motorschlepper »Rheinland« ist 30,82 m lang und 6,45 m breit. Er verfügt über eine Maschinenleistung von rund 1.000 PS. Die Klägerin hatte die Beklagte zu 1 beauftragt, MS »Waalgade« am 4. Januar 2011 auf dem Rhein zu drehen. MS »Waalgade« war an der Steinverladung »Sooneck« bei Trechtinghausen mit 1.800 t Grauwacke beladen worden und sollte diese Fracht nach Kekerdom in den Niederlanden bringen. Zu diesem Zweck sollte es von dem Motorschlepper »Rheinland« auf dem Rhein gedreht werden. Dazu entsandte die Beklagte zu 1 ihren von dem Beklagten zu 2 verantwortlich geführten Motorschlepper »Rheinland«. Der Schlepper traf zu der vereinbarten Zeit gegen 7:30 Uhr des 4. Januar 2011 bei MS »Waalgade« ein. MS »Waalgade« hatte zu diesem Zeitpunkt unter der verantwortlichen Schiffsführung des Schiffsführers V bereits von der Verladeanlage losgemacht und war ein Stück zu Berg gefahren, um die für das Wendemanöver günstigste Position einzunehmen. Dort hielt er mit langsam auf vorauslaufender Maschine das Schiff ständig, als der Motorschlepper »Rheinland« eintraf. Dieser wurde mit einem 30 m langen Schleppdraht am vorderen Backbordpoller von MS »Waalgade« festgemacht. Dabei vereinbarten Schiffsführer V und der Beklagte zu 2, dass fortan Funkkontakt auf Kanal 12 miteinander gehalten werden sollte. Danach zog der Motorschlepper »Rheinland« an, bis der Schleppdraht auf Spannung war, hielt aber danach zunächst einmal an, um die Passage eines Talfahrers abzuwarten. Sodann zog der Beklagte zu 2 zur Querung des Rheins nach Backbord und sodann zur Durchführung des Wendemanövers weiter zu Tal. Während MS »Waalgade« in etwa quer zur Stromrichtung im Wasser lag, schoss es hinter dem Schleppboot vorbei ins rechtsrheinische Ufer und riss sich dabei den Schiffsboden derart auf, dass es zu erheblichem Wassereintritt kam. Der Be-

klagte zu 2 wurde darüber sofort über Funk informiert. Beide Schiffsführer beschlossen gemeinsam, dass MS »Waalgade« zunächst einmal aus der Fahrrinne gezogen werden müsse. Zu diesem Zweck wurde es im Bereich des Lorcher Werthes neben der eigentlichen Fahrrinne zunächst gesichert, auf Schäden untersucht und eintretendes Wasser abgepumpt. Im weiteren Verlauf wurde MS »Waalgade« in Bingen gelöscht und ohne Fremdhilfe zurück in die Niederlande verbracht. Dort wurde MS »Waalgade« entsprechend der kontradiktorischen Schadenstaxe des Sachverständigenbüros P vom 21. Juni 2011 repariert. Insgesamt beziffert die Klägerin den ihr entstandenen Schaden einschließlich Nutzungsverlusts und Sachverständigenkosten auf 347.281,48 €. Diesen verfolgt sie teilweise aus eigenem, teilweise aus abgetretenem Recht mit vorliegender Klage gegenüber den Beklagten, die jegliche Verantwortlichkeit dafür abgelehnt haben.

**Aus den Entscheidungsgründen:**

Auf der Grundlage des Vorbringens der Klägerin kann zunächst eine vertragliche Haftung der Beklagten zu 1 gemäß den §§ 634 Nr. 4, 280 Abs. 1 BGB nicht ausgeschlossen werden.

a) Der zwischen der Klägerin und der Beklagten zu 1 zustandegekommene Schleppvertrag ist rechtlich als Werkvertrag im Sinne des § 631 Abs. 1 BGB einzuordnen. Der Schleppvertrag verpflichtet den Unternehmer, den geschleppten Kahn unversehrt an seinen Bestimmungsort zu bringen (vgl. BGHZ 27, 36; Bemm/von Waldstein, Rheinschiffahrtspolizeiverordnung, 3. Aufl. 2006, § 1.02 Rdn. 15). Dies hat zur Folge, dass der Schleppbootunternehmer einen Erfolg schuldet. Seine Werkleistung ist deshalb bereits dann mangelhaft im Sinne des § 633 Abs. 2 Satz 2, Nr. 1 BGB und stellt zugleich eine Pflichtverletzung im Sinne des § 280 Abs. 1 Satz 1 BGB dar, wenn der von dem Schleppunternehmer geschuldete Erfolg nicht eintritt. Dies ist insbesondere dann der Fall, wenn bei dem Transport ein Schaden auftritt. Ebenso wie bei einem Personenbeförderungsvertrag der Unternehmer sicherstellen muss, dass die zu befördernde Person wohlbehalten am Bestimmungsort angelangt, muss ein Schleppzugführer si-

cherstellen, dass das von ihm geschleppte Schiff wohlbehalten am Zielort ankommt. Hieran fehlt es vorliegend, weil MS »Waalgade« bei dem Schleppvorgang beschädigt worden ist. Damit steht zugleich fest, dass die Beklagte zu 1 ihre Pflichten gegenüber der Klägerin objektiv verletzt hat.

b) Gemäß § 280 Abs. 1 Satz 2 BGB wird aufgrund einer feststehenden Pflichtverletzung vermutet, dass der Schuldner – hier die Beklagte zu 1 – die Pflichtverletzung zu vertreten hat. Der Schuldner muss deshalb beweisen, dass die Pflichtverletzung weder auf einem eigenen Verschulden noch auf einem Verschulden seiner Organe (§§ 276, 31 BGB) oder seiner Erfüllungsgehilfen (§ 278 Abs. 1 BGB) beruht. Entgegen der Auffassung des Rheinschiffahrtsgerichts in dem angegriffenen Urteil war die Klägerin deshalb nicht gehalten, ein Verschulden des Beklagten zu 2 als Schleppzugführer, dessen Verhalten sich die Beklagte zu 1 gemäß § 278 Abs. 1 BGB zurechnen lassen muss, näher darzulegen. Vielmehr genügt bereits der Umstand, dass das Schiff der Klägerin bei dem Schleppvorgang unstreitig beschädigt worden ist. Abgesehen davon hat die Klägerin aber auch vorgetragen, worin ihrer Auffassung nach ein mögliches Verschulden des Beklagten zu 2 liege. Er habe nämlich bei dem Wendemanöver zu weit zum rechten Ufer gezogen; außerdem habe es keine insoweit erforderliche Absprache mit dem Schiffsführer Verweij gegeben. Entgegen der Auffassung des Rheinschiffahrtsgerichts kann dieses Vorbringen nicht als unsubstantiiert angesehen werden.

Auf der Grundlage der Feststellungen des Rheinschiffahrtsgerichts kann der der Beklagten zu 1 hiernach obliegende Entlastungsbeweis nicht als geführt angesehen werden.

Aus den dargelegten Gründen wird daher für Recht erkannt:

Auf die Berufung der Klägerin wird das Urteil des Amtsgerichts – Rheinschiffahrtsgerichts – St. Goar vom 15. März 2012 – 4 C 14/11 BSchRh – aufgehoben.

Die Sache wird zur neuen Verhandlung und Entscheidung, auch über die Kosten des Berufungsverfahrens, an das Rheinschiffahrtsgericht zurückverwiesen. ■

**Die »grünen Seiten« ab sofort unter [www.binnenschiffahrt-online.de](http://www.binnenschiffahrt-online.de)**

Liebe Leser und Kunden,  
Sie haben seit Jahren aktuelle Urteile aus der Rechtssprechung der Gerichte auf diesen Seiten vorgefunden. Das wird auch so bleiben.  
Künftig bekommen Sie, wie gewohnt, an dieser Stelle eine Zusammenfassung relevanter Urteile und eine Einschätzung ihrer Tragweite durch unseren Fachkollegen, den Frankfurter Rechtsanwalt Dr. Martin Fischer, präsentiert.

Die ausführliche Urteilsbegründung im Wortlaut finden Sie hingegen künftig auf unserem Internet-Portal unter [www.binnenschiffahrt-online.de](http://www.binnenschiffahrt-online.de) unter der Rubrik »Service«. Zusätzlich zum Urteil aus der aktuellen Ausgabe der Zeitschrift gibt es dort auch alle zurückliegenden Fälle. Wir schaffen mit den von uns besprochenen Urteilen für Sie ein Archiv der Rechtssprechung – jederzeit zugänglich und kostenlos.

(Urteil der Berufungskammer der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt vom 12. Dezember 2013, Az.: 482 Z 10/13 (Rheinschifffahrtsgericht St. Goar, Az.: 4 C 14/11 BSchRh) ...

hat die Berufungskammer der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt in Straßburg nach öffentlicher Verhandlung vom 14. November 2013, an welcher teilgenommen haben ... und in Anwesenheit der Gerichtskanzlerin, ... gestützt auf Art. 37 und 45bis der Revidierten Rheinschifffahrtsakte vom 17. Oktober 1868 in der Fassung vom 20. November 1963 sowie des Art. III ihres Zusatzprotokolls Nr. 3 vom 17. Oktober 1979, folgendes Urteil gefällt:

Es wird Bezug genommen auf:

1. das Urteil des Rheinschifffahrtsgerichts St. Goar vom 15. März 2012, das den Beklagten am 20. März 2012 und der Klägerin am 26. März 2012 zugestellt worden ist;
2. die Berufungsschrift der Klägerin vom 23. April 2012, eingegangen beim Rheinschifffahrtsgericht St. Goar am 24. April 2012;
3. die Berufungsbegründungsschrift der Klägerin vom 21. Mai 2012, eingegangen beim Rheinschifffahrtsgericht St. Goar am 22. Mai 2012;
4. die Berufungserwiderung der Beklagten vom 22. Juni 2012, eingegangen beim Rheinschifffahrtsgericht St. Goar am 25. Juni 2012;
5. die Akten 4 C 14/11 BSchRh des Rheinschifffahrtsgerichts St. Goar;
6. die Verklarungsakten 4 UR II 2/11 BSch des Schifffahrtsgerichts St. Goar.

Die genannten Akten haben der Berufungskammer vorgelegen.

#### Tatbestand

Die Klägerin ist Schiffseignerin des MS »Waalkade«. Sie nimmt die Beklagten auf Schadensersatz aufgrund des nachstehend beschriebenen Schiffsunfalls in Anspruch. Die Beklagte zu 1 ist Eigentümerin des Motorschleppers »Rheinland« und war von der Klägerin beauftragt worden, MS »Waalkade« am 4. Januar 2011 auf dem Rhein zu drehen. Der Beklagte zu 2 war am Unfalltag verantwortlicher Schiffsführer des Motorschleppers »Rheinland«.

Der Schiffsunfall ereignete sich am 4. Januar 2011 in den frühen Morgenstunden bei Rheinkilometer 537,0 in der Nähe der Steinverladung »Sooneck«. Die Fahrrinnenbreite des Rheins beträgt dort 120 m. Zum Unfallzeitpunkt führte der Rhein viel Wasser und es herrschte eine starke Strömung. MS »Waalkade« ist 109 m lang, 11,40 m breit und hat eine Tragfähigkeit von 2.945 t bei einer Maschinenleistung von 1.180 PS. Zudem ist das Schiff mit einem Bugstrahlruder ausgerüstet. Der Motorschlepper »Rheinland« ist 30,82 m lang und 6,45 m breit. Er verfügt über eine Maschinenleistung von rund 1.000 PS. Die Klägerin hatte die Beklagte zu 1 beauftragt, MS »Waalkade« am 4. Januar 2011 auf dem Rhein zu drehen. MS »Waalkade« war an der Stein-

verladung »Sooneck« bei Trechtingshausen mit 1.800 t Grauwacke beladen worden und sollte diese Fracht nach Kekerdom in den Niederlanden bringen. Zu diesem Zweck sollte es von dem Motorschlepper »Rheinland« auf dem Rhein gedreht werden. Dazu entsandte die Beklagte zu 1 ihren von dem Beklagten zu 2 verantwortlich geführten Motorschlepper »Rheinland«. Der Schlepper traf zu der vereinbarten Zeit gegen 7:30 Uhr des 4. Januar 2011 bei MS »Waalkade« ein. MS »Waalkade« hatte zu diesem Zeitpunkt unter der verantwortlichen Schiffsführung des Schiffsführers V bereits von der Verladeanlage losgemacht und war ein Stück zu Berg gefahren, um die für das Wendemanöver günstigste Position einzunehmen. Dort hielt er mit langsam auf vorauslaufender Maschine das Schiff ständig, als der Motorschlepper »Rheinland« eintraf. Dieser wurde mit einem 30 m langen Schleppdraht am vorderen Backbordpoller von MS »Waalkade« festgemacht. Dabei vereinbarten Schiffsführer V und der Beklagte zu 2, dass fortan Funkkontakt auf Kanal 12 miteinander gehalten werden sollte. Danach zog der Motorschlepper »Rheinland« an, bis der Schleppdraht auf Spannung war, hielt aber danach zunächst einmal an, um die Passage eines Tafahrers abzuwarten. Sodann zog der Beklagte zu 2 zur Querung des Rheins nach Backbord und sodann zur Durchführung des Wendemanövers weiter zu Tal. Während MS »Waalkade« in etwa quer zur Stromrichtung im Wasser lag, schoss es hinter dem Schleppboot vorbei ins rechtsrheinische Ufer und riss sich dabei den Schiffsboden derart auf, dass es zu erheblichem Wassereintritt kam. Der Beklagte zu 2 wurde darüber sofort über Funk informiert. Beide Schiffsführer beschlossen gemeinsam, dass MS »Waalkade« zunächst einmal aus der Fahrinne gezogen werden müsse. Zu diesem Zweck wurde es im Bereich des Lorcher Werthes neben der eigentlichen Fahrinne zunächst gesichert, auf Schäden untersucht und eintretendes Wasser abgepumpt. Im weiteren Verlauf wurde MS »Waalkade« in Bingen gelöscht und ohne Fremdhilfe zurück in die Niederlande verbracht. Dort wurde MS »Waalkade« entsprechend der kontradiktorischen Schadenstaxe des Sachverständigenbüros P GmbH vom 21. Juni 2011 repariert. Insgesamt beziffert die Klägerin den ihr entstandenen Schaden einschließlich Nutzungsverlusts und Sachverständigenkosten auf 347.281,48 €. Diesen verfolgt sie teilweise aus eigenem, teilweise aus abgetretenem Recht mit vorliegender Klage gegenüber den Beklagten, die jegliche Verantwortlichkeit dafür abgelehnt haben.

Die Klägerin hat vorgetragen: Unfallursächlich sei der Umstand gewesen, dass der Beklagte zu 2 mit dem Motorschlepper »Rheinland« MS »Waalkade« bei dem Wendemanöver zu weit zum rechten Ufer gezogen habe, so dass dieses dort auf Grund gelaufen sei, sich den Schiffs-

boden aufgerissen und das Bugstrahlruder beschädigt habe. Ein Mitverschulden treffe den Schiffsführer von MS »Waalkade« hingegen nicht, denn der Zeuge V habe die Hauptmaschine rechtzeitig auf Rückwärtsbetrieb umgeschaltet und während des Wendemanövers auch rechtzeitig rückwärts gedreht, um dadurch das Wendemanöver zu unterstützen. Er habe jedoch nicht verhindern können, dass infolge des nautischen fehlerhaften Manövers des Beklagten zu 2 das Vorschiff des MS »Waalkade« außerhalb der Fahrinne auf einen dort befindlichen Felsen geraten sei. Verantwortlich für das Unfallgeschehen seien alleine die Beklagten. Dies gelte umso mehr, als sich bei zahlreichen früheren Wendemanövern bereits gezeigt habe, dass eine Unterstützung des Wendemanövers durch das gezogene Schiff nicht erforderlich sei. Außerdem habe diesbezüglich keine Absprache mit dem Beklagten zu 2 stattgefunden. Da das Wendemanöver in vielen Fällen in der Vergangenheit ohne Unterstützung durch das geschleppte Schiff gefahrlos und erfolgreich durchgeführt worden sei, rechtfertige sich die Annahme, dass der Beklagte zu 2 im vorliegenden Fall einen Fehler gemacht habe, indem er MS »Waalkade« in einem zu großen Bogen gewendet und das Vorschiff nicht rechtzeitig vom Ufer weggezogen habe.

Die Klägerin hat beantragt,

1. die Beklagten zu 1 und 2 gesamtschuldnerisch haftend zu verurteilen, an die Klägerin 347.281,48 € nebst Zinsen i.H.v. 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz und zwar von 332.311,64 € seit dem 30. Juli 2011 und von weiteren 14.969,84 € seit Klagezustellung sowie nach Nr. 2300 VV RVG eine 1,3 Gebühr i.H.v. 3.745,88 € zu zahlen,
2. den Beklagten zu 1 und 2 als Gesamtschuldnern die Kosten des Rechtsstreits einschließlich der Kosten des Verklarungsverfahrens Fachinger – Az. des Schifffahrtsgerichts St. Goar: 4 UR II 2/11 BSch – aufzuerlegen.

Die Beklagten haben beantragt,

1. die Klage abzuweisen,
2. der Klägerin die Kosten des Rechtsstreits einschließlich der Kosten des Verklarungsverfahrens vor dem Schifffahrtsgericht St. Goar unter 4 UR II 2/11 BSch aufzuerlegen,
3. hilfsweise ihnen vorzubehalten, das Recht auf Beschränkung der Haftung gemäß §§ 4-5 m BinSchG geltend zu machen, wenn ein Fonds nach § 5d BinSchG errichtet worden ist oder bei Geltendmachung des Rechtes auf Beschränkung der Haftung errichtet wird.

Sie haben vorgetragen:

Der Beklagte zu 2 habe als Schiffsführer des Schleppers »Rheinland« keinen Fehler gemacht. Unfallursächlich sei alleine das Fahrverhalten des Schiffsführers von MS »Waalkade« gewesen. Dieser habe nämlich das Wendemanöver nicht unterstützt, obwohl dies auf jeden Fall erforderlich gewesen sei.



Das Rheinschiffahrtsgericht hat die Klage abgewiesen. Zur Begründung seiner Entscheidung hat es im wesentlichen ausgeführt:

Die Klage sei unbegründet, weil die Klägerin ein schadensersatzbegründendes Verhalten der Beklagten nicht nachzuweisen vermocht habe. Das Gericht sei vielmehr davon überzeugt, dass der Schiffsführer von MS »Waalkade« die streitgegenständliche Havarie selbst verursacht habe. Unter Berücksichtigung des vorgetragenen Sach- und Streitstandes und Auswertung der beigezogenen Verklarungsakten sei für das Gericht ein Fehlverhalten des Beklagten zu 2 nicht zu erkennen. Soweit die Klägerin behauptete, der Beklagte zu 2 habe mit dem Schlepper »Rheinland« MS »Waalkade« zu weit zum rechtsrheinischen Ufer hingezogen bzw. versäumt, es rechtzeitig in Gegenrichtung zu ziehen, sei dies zunächst einmal eine unsubstantiierte Behauptung, die sich unter Berücksichtigung der gegebenen Fakten und der Aussagen des Beklagten zu 2 und des Zeugen J im Verklarungsverfahren nicht bestätigt habe. Diese hätten nämlich im Rahmen ihrer Vernehmung übereinstimmend bekundet, dass der Schlepper »Rheinland« MS »Waalkade« wie üblich nach dem Anziehen zunächst in Richtung des rechten Rheinufer gezogen habe, aber bereits bei Erreichen des roten Tonnenstrichs auf der rechten Rheinseite wieder talwärts nach Backbord eingeschwenkt und dann bei Querlage von MS »Waalkade« im Rhein sofort wieder in Richtung des linken Rheinufer gezogen habe. Diese Fahrweise könne unter Berücksichtigung der gegebenen Fakten nicht als verspätetes Drehmanöver angesehen werden. Insofern sei nämlich zu berücksichtigen, dass MS »Waalkade« selbst eine Länge von 109 m habe, der Schlepper »Rheinland« 31 m lang sei und das Schleppseil zwischen MS »Waalkade« und dem Schlepper »Rheinland« eine Länge von 30 m aufgewiesen habe. Die Fahrrinne im Bereich der Unfallstelle weise eine Breite von einer 120 m auf. Wenn nun der Beklagte zu 2 mit dem Schlepper »Rheinland« MS »Waalkade« vom grünen Tonnenstrich über den Rhein gezogen habe, habe sich der Bug von MS »Waalkade« noch nicht in Fahrinnenmitte befunden, als der Schlepper »Rheinland« sich mit seinem Bug am roten Tonnenstrich befunden und bereits wieder talwärts eingeschwenkt habe. In diesem Moment dürfte sich MS »Waalkade« noch in einer bergwärtsfahrenden Position mit einem 45°-Winkel zur Fließrichtung des Rheins befunden haben. Dabei sei auch zu berücksichtigen, dass der Schlepper »Rheinland« einen Zugwinkel von 45° kaum habe überschreiten dürfen, um nicht selbst in die Gefahr zu raten, seitlich wegzukippen. Der Zugpunkt für das Drahtseil, mit welchem MS »Waalkade« gezogen worden sei, habe nämlich auf dem Heck des Schleppers vor den hinten angeordneten

Schiffsschrauben gelegen. Es entspreche physikalischen Gesetzen, dass sich ein ziehendes Schiff zur Seite neige, wenn sich der Zugpunkt für das Drahtseil vor den Schiffsschrauben befinde und in einem zu engen Winkel gezogen werde.

Dies habe auch der Beklagte zu 2 im Rahmen seiner Vernehmung im Verklarungsverfahren bestätigt. Er habe geschildert, dass der Schlepper »Rheinland« hätte kippen können, wenn er beim Drehvorgang einen zu engen Winkel gewählt hätte und dadurch zu nahe an MS »Waalkade« gekommen wäre. Eine engere Fahrweise sei dem Beklagten zu 2 aufgrund der dargestellten Kräfte und Risiken zur Vermeidung einer Gefährdung seines Schleppers nicht möglich gewesen. Jedenfalls habe die insofern darlegungs- und beweispflichtige Klägerin auch keinen technisch nachvollziehbaren Vorgang geschildert, der eine engere Fahrweise sinnvoll und technisch gerechtfertigt erscheinen lassen würde. Das Gericht folge insoweit den überzeugenden Bekundungen des Beklagten zu 2 und des Zeugen J.

Bei dieser Sachlage bestehe auch keine Veranlassung, die von der Klägerin aufgestellte Beweislastregel zu berücksichtigen, wonach der Umstand, dass viele Wendemanöver in der Vergangenheit erfolgreich und gefahrlos durchgeführt worden seien, dafür spreche, dass der Beklagte zu 2 als Schiffsführer des ziehenden Schiffes einen Fehler begangen haben müsse. Eine derartige Vermutung sei dem geltenden Recht fremd und könne daher den allgemeinen Grundsatz, dass derjenige, der ein Fehlverhalten behauptet, dies auch beweisen müsse, nicht verdrängen. Dies gelte umso mehr, als das Gericht sogar davon überzeugt sei, dass der Schiffsführer von MS »Waalkade«, der Zeuge V, einen nautischen Fehler begangen habe. Er habe nämlich das Wendemanöver nicht ausreichend unterstützt. Wie der vorliegende Fall zeige, könne ein Abdriften in den Uferbereich auch bei Zuhilfenahme eines Schleppschiffes nicht vollständig vermieden werden. Denn einerseits habe MS »Waalkade« eine Schiffslänge von 109 m, so dass bei einem Wendemanöver fast die gesamte Fahrinnenbreite beansprucht worden sei, und andererseits entstehe in dem Moment, in welchem sich das wendende Schiff quer zur Flussflussrichtung befinde, ein derart großer Wasserdruck auf die Steuerbordseite, dass zwangsläufig die Gefahr des Abdriftens in den Uferbereich entstehe. Im vorliegenden Fall sei die Gefahr auch deshalb besonders groß gewesen, weil bei der Schiffslänge von MS »Waalkade« beim Wendemanöver nur noch eine Entfernung von 10 m bis zum roten Tonnenstrich bestanden habe, so dass ein Abdriften um gute 10 m schon habe ausreichen können, um neben der Fahrrinne mit dem Bug des Schiffes auf Grund zu laufen. Außerdem habe damals eine starke Strömung geherrscht. Deshalb habe

auf jeden Fall alles unternommen werden müssen, um das Wendemanöver mit allen zur Verfügung stehenden Mitteln zu unterstützen. Entscheidend sei, dass der Zeuge V zu spät rückwärts gemacht und damit das Wendemanöver zu spät unterstützt habe. Nach den Bekundungen des Zeugen M habe der Schiffsführer V zu spät auf Rückwärtsbetrieb umgeschaltet, denn dies sei erst dann geschehen, als der Zeuge V gemerkt habe, dass er nicht um die Kurve gekommen sei. Dies bedeute bei sachgerechter objektiver Interpretation der Aussage, dass der Zeuge M die Position gemeint haben müsse, als sich MS »Waalkade« in Querlage zum Strom befunden habe und wieder die Kurve nach talwärts haben nehmen wollen. Vorher, d.h. beim Einschwenken von der Bergfahrt in die Querfahrt, sei nämlich weder für den Zeugen M noch für den Zeugen V erkennbar gewesen, dass MS »Waalkade« nicht mehr vor dem roten Tonnenstrich in Talfahrt gelangen würde. Der Zeitpunkt, erst in Querfahrt zum Strom auf Rückwärtsbetrieb zu schalten, sei aber zu spät gewesen. Dies sehe offenbar auch der Zeuge V so, denn er habe im Rahmen seiner Vernehmung ausdrücklich betont, dass er bereits auf Rückwärtsbetrieb geschaltet habe, als sein Schiff noch etwa 45° zur Fließrichtung des Wassers gelegen habe. Erst als er bemerkt habe, dass dies nicht klar gehe, habe er voll rückwärts gedreht. Zu diesem Zeitpunkt habe er sich mit dem Bug noch im Fahrwasser befunden. Das Gericht halte diese Schilderung für eine Schönfärbung unter dem Aspekt einer Schutzbehauptung, denn sie widerspreche den Angaben des Zeugen M, der ebenfalls auf MS »Waalkade« als Steuermann tätig gewesen sei und der ein Rückwärtsdrehen der Schiffsschraube erst festgestellt habe, als der Zeuge V gemerkt habe, dass er nicht um die Kurve gekommen sei. Das Gericht halte die Angaben des Zeugen M auch für wesentlich glaubhafter, da bei ihm weder ein ideelles noch ein wirtschaftliches Interesse am Ausgang des Rechtsstreits zu erkennen gewesen sei, während dies bei dem Zeugen V als verantwortlichen Schiffsführer auf der Hand gelegen habe.

Das Gericht halte die frühere Einschaltung des Rückwärtsbetriebes auch zwingend für erforderlich, denn aufgrund der Schiffslänge von MS »Waalkade« seien bei einem Wendemanöver innerhalb der Fahrrinne nur wenige Meter verblieben, um nicht mit dem Bug in das rechte Ufer zu gelangen. Deshalb dürfte es nautisch richtig gewesen sein, wie es auch der Zeuge V gemacht haben wolle, nämlich die Schiffsschrauben bereits kurz vor Erreichen einer Position quer zur Fließrichtung des Wassers mit voller Kraft rückwärts drehen zu lassen. Durch eine derartige Fahrweise hätte das Driften von MS »Waalkade« zumindest verzögert und gleichzeitig dem ziehenden Schlepper »Rheinland« die Möglichkeit gegeben werden können, MS

»Waalkade« noch rechtzeitig vor dem roten Tonnenstrich herumzuziehen. Die Situation sei vergleichbar mit zwei durch ein Seil verbundenen Schlitten auf einem schneeplatten Weg, wenn der hintere Schlitten schneller werde. In dieser Situation entspanne sich das Zugseil und der Schlitten könne nach der Seite ausweichen. Werde er hingegen abgebremst, spanne sich das Zugseil und er folge dann wieder der Spur des vorderen Schlittens. Diese Überlegung beweise, dass eine Unterstützung des Wendemanövers durch ein schleppendes Schiff unumgänglich sei und umso wichtiger werde, je länger das wendende Schiff sei, weil dieses in Querlage zum Rhein bei einer Fahrinnenbreite von 120 m fast die gesamte Fahrinne in Anspruch nehme.

Soweit die Klägerseite beantragt habe, zu der Frage der Verantwortlichkeit und Ursache ein Sachverständigengutachten einzuholen, habe das Gericht aufgrund eigener Sachkunde dies nicht für erforderlich gehalten. Einem Sachverständigen stünden außer den für die Überlegungen eingestellten Maße und Daten der Schiffe keine weiteren Anknüpfungstatsachen zu Verfügung, so dass dieser auch keine konkreteren Angaben über die Unfallursache machen, sondern nur Vermutungen anstellen könne.

Gegen dieses Urteil hat die Klägerin form- und fristgerecht Berufung mit dem Antrag auf Entscheidung durch die Berufungskammer der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt eingelegt und diese fristgerecht begründet.

Sie wiederholt und vertieft ihr erstinstanzliches Vorbringen und macht insbesondere geltend:

Die sachverständige Beurteilung des Wendemanövers durch das Rheinschiffahrtsgericht sei fehlerhaft, weil es selbst noch kein einziges Wendemanöver eines Rheinschiffes mit einem Schlepper beobachtet, geschweige denn ein solches Wendemanöver hautnah miterlebt habe, sei es durch Anwesenheit auf dem zu wendenden Rheinschiff oder auf dem das Wendemanöver durchführenden Schlepper. Das Rheinschiffahrtsgericht erläutere selbst nicht, weshalb es meine, in Bezug auf Wendemanöver angeblich sachkundig zu sein. Stattdessen werde ein Vergleich mit zwei Schlitten auf schneeplatter Fläche bemüht, woraus sich überraschenderweise ergeben solle, dass das geschleppte Schiff das Wendemanöver des Schleppers unterstützen müsse. Zwei Schlitten hätten mit einem Wendemanöver nichts gemeinsam. Bei Hinzuziehung eines nautischen Sachverständigen hätte dieser dem Rheinschiffahrtsgericht verdeutlicht, dass es keine Verpflichtung der Schiffsführung des MS »Waalkade« gegeben habe, das Wendemanöver des Schleppers durch Einsatz der Maschine zu unterstützen, es sei denn, seitens der Schlepperführung wäre solches verlangt worden. Dann hätte eine

genaue Absprache erfolgen müssen, was vorliegend jedoch unstrittig nicht geschehen sei. Es stelle deshalb einen groben Rechtsfehler in Form der Nichterhebung eines angetretenen Beweises durch Einholung des nautischen Gutachtens dar, dass das Rheinschiffahrtsgericht dem Beweistritt nicht gefolgt sei.

Unabhängig davon habe das Rheinschiffahrtsgericht nicht hinreichend berücksichtigt, dass die Klägerin bereits zuvor 40-50 mal der Beklagten zu 1 den Auftrag erteilt habe, das jeweils beladene MS »Waalkade« an der Verladestelle in Trechtinghausen zu Tal zu wenden, was jeweils ohne Probleme erfolgt sei, ohne dass bei diesen vorangegangenen Wendemanövern eine Unterstützung seitens des MS »Waalkade«, etwa durch Einsatz von Maschinenkraft, erfolgt sei. Stets habe die starke Maschinenleistung des Schleppers zur ordnungsgemäßen Durchführung des Wendemanövers ausgereicht. Wie in allen vorangegangenen Fällen habe auch bei dem hier in Rede stehenden Wendemanöver der Schlepper »Rheinland« mit Hilfe seiner leistungsstarken Maschine das MS »Waalkade« allein wenden sollen. Unzutreffend sei daher die Ansicht des Rheinschiffahrtsgerichts, wonach es sich angeblich um eine von dem Rheinschiffahrtsgericht so genannte »Schlepphilfe« gehandelt habe. Hierbei verkenne das Rheinschiffahrtsgericht bereits, dass sämtliche zuvor durchgeführten Wendemanöver mit ausschließlicher Maschinenkraft des jeweiligen Schleppers erfolgt seien. Dies habe der Zeuge M bei seiner Vernehmung im Verklarungsverfahren eindeutig bestätigt. Darüber hinaus habe das Gericht verkannt, dass die Art und Weise und der Zeitpunkt einer Mitwirkung des MS »Waalkade« bei dem Wendemanöver, wäre eine solche von dem Schlepper für erforderlich gehalten worden, zwischen der Führung des geschleppten Schiffes und der Schlepperführung im Einzelnen hätte abgesprochen werden müssen. Dies sei unstrittig nicht geschehen. Wie bei einem Schleppzug sei auch der Schlepperführer, dessen Aufgabe es sei, ein einzelnes Schiff allein mittels eigener Maschinenkraft zu Tal zu wenden, verantwortlich für die richtige Bemessung der Stranglänge und die Bestimmung des Beginns der Fahrtaufnahme. Insbesondere liege die Fahrweise bei Durchführung des Wendemanövers selbst im konkreten Falle im alleinigen navigatorischen Ermessen des Schlepperführers. Diese Regelung sei eindeutig, sinnvoll und notwendig. Da der Schlepperführer alleine bestimme, wo es lang gehe, sei es der Führung des geschleppten Schiffes untersagt, eigenmächtig sich etwa durch irgendwelche eigenen Maschinenmanöver in das nach dem nautischen Ermessen durchgeführte Wendemanöver des Schlepperführers einzumischen. Daraus folge, dass der für das Wendemanöver verantwortliche Schlepperführer der Schiffsführung

des geschleppten Schiffes klare Anweisungen erteilen müsse, in welcher Weise und zu welchem Zeitpunkt eine Mitwirkung des geschleppten Schiffes von ihm gewünscht bzw. für erforderlich gehalten werde, wenn er denn eine solche Mitwirkung des geschleppten Schiffes für erforderlich halte.

Im konkreten Falle habe der Beklagte zu 2 als Schiffsführer des Schleppers der Schiffsführung des MS »Waalkade« unstrittig keine Anweisungen diesbezüglich erteilt. Deshalb habe die Schiffsführung des MS »Waalkade« wiederum davon ausgehen können und müssen, dass der Schlepper wie bei den 40-50 vorangegangenen Wendemanövern auch in diesem Falle keinen Maschineneinsatz des MS »Waalkade« für erforderlich erachtet habe, um das dem Schlepper in Auftrag gegebene Wendemanöver zu unterstützen.

Als Schiffsführer V kurz nach Einleitung des Wendemanövers durch den Schlepper bemerkt habe, dass der Schlepper dieses Mal anders als bei den vorangegangenen unproblematischen Wendemanövern zu lange in Richtung des rechtsrheinischen Ufers gezogen und zu spät in Gegenrichtung nach Backbord eingeschwenkt habe, habe er die bereits auf zurück eingekoppelte Maschine als Notmaßnahme in dieser Situation auf vollen zurück laufen lassen, weil er erkannt habe, dass infolge des nautischen Fehlers des Schleppers das Manöver dieses Mal nicht habe klar gehen können. Auch der Schlepperführer, nämlich der Beklagte zu 2, habe seinen nautischen Fehler bemerkt. Dies habe ihn veranlasst, den vereinbarten Sprechfunkkanal 12 zu benutzen und mit dem Schiffsführer V Verbindung aufzunehmen mit der Aufforderung, mit der Maschine des MS »Waalkade« nunmehr vollen zurück zu machen. Zu diesem Zeitpunkt habe aber Schiffsführer V schon die Notsituation erkannt, in die der Schlepperführer den Verband infolge seines nautischen Fehlers gebracht habe. Das Rheinschiffahrtsgericht irre auch, wenn es meine, es bestünde angeblich ein Widerspruch zwischen der Aussage des Schiffsführers V und des Steuermannes hinsichtlich des Beginns der Einleitung des Rückwärtsmanövers. Diese Feststellung sei im übrigen ohne Bedeutung, weil Schiffsführer V gar nicht verpflichtet gewesen sei, während des Wendemanövers des Schleppers die Maschine ohne Aufforderung durch den Schlepperführer in Betrieb zu setzen. Der nautische Fehler der Schlepperführung sei im übrigen derart gravierend gewesen, dass auch das von Schiffsführer V eingeleitete und zu diesem Zeitpunkt auch von dem Schlepperführer geforderte Notmanöver auf vollen zurück nicht habe verhindern können, dass MS »Waalkade« außerhalb der Fahrinne zum rechtsrheinischen Ufer und dort auf einen Felsen geraten sei.

Unabhängig davon müsse darauf hingewiesen werden, dass zwischen den Par-

teilen ein Schleppvertrag zustande gekommen sei, der rechtlich als Werkvertrag zu qualifizieren sei. Dieser Schleppvertrag habe den Schleppbootunternehmer und den von ihm eingesetzten Schleppbootführer verpflichtet, das in Auftrag gegebene Wendemanöver sorgfältig und ordnungsgemäß auszuführen und das geschleppte Schiff unversehrt zu Tal zu wenden. Bei derartigen Werkverträgen treffe den Schleppbootunternehmer die Beweislast, wenn sich aus der Sachlage zunächst der Schluss rechtfertige, dass der Schleppbootunternehmer die ihm obliegende Sorgfaltspflicht verletzt habe und die Schadensursache aus dem Gefahrenbereich des Schleppbootunternehmers hervorgegangen sei. Beide Voraussetzungen würden auf den hier zur Entscheidung stehenden Fall zutreffen. Den ihnen obliegenden Entlastungsbeweis könnten die Beklagten nicht führen, denn dazu müssten sie den Nachweis erbringen, selbst ein nautisch einwandfreies und ordnungsgemäßes Wendemanöver gefahren zu haben. Dieser Beweis sei ihnen schon deshalb nicht möglich, weil das Wendemanöver auch dieses Mal wie 40-50 mal zuvor bei Anwendung der hierzu erforderlichen Sorgfalt und nautisch korrekter Handlungsweise wiederum für MS »Waal-kade« schadensfrei vonstatten gegangen wäre. Letztlich könne die Frage der Beweislast aber auch dahinstehen, weil das nautische Verschulden der Schlepperführung feststehe.

Schließlich könne dem Rheinschiffahrtsgericht auch insoweit nicht gefolgt werden, als es meine, dem Schlepperführer sei angeblich eine engere Fahrweise nicht möglich gewesen. Diese Meinung sei schon dadurch widerlegt, dass der Schlepperführung dieses Mal das Manöver misslungen sei, während es bei den 40-50 vorangegangenen Wendemanövern schadensfrei durchgeführt worden sei. Infolge seiner vorgefassten Meinung habe das Rheinschiffahrtsgericht nicht erkannt, dass die Beschreibung des Beklagten zu 2, MS »Waal-kade« habe, als es quer zum Fluss gelegen habe, angeblich »plötzlich einen Schuss gemacht und sei in Richtung rechtsrheinisches Ufer gefahren«, exakt das Verschulden der Schlepperführung beschreibe. Wenn nämlich der Schlepperführer das Wendemanöver nautisch korrekt durchgeführt hätte, hätte es gar nicht zu einem angeblichen »Schießen« des Schiffes kommen können. Vielmehr hätte der Schlepperführer bereits vor Erreichen der Querlage des MS »Waal-kade« dessen Vorschiff herum- und in die Gegenrichtung ziehen müssen. Auf diese Weise hätte eine Vorwärtsbewegung des MS »Waal-kade« gar nicht erfolgen können, denn eine solche wäre sofort verhindert worden durch den in Gegenrichtung ziehenden Schlepper. Dieser Vorgang sei insgesamt von dem Rheinschiffahrtsgericht missverstanden und daher nautisch falsch

beurteilt worden. Dies hätte nicht geschehen können, wenn das Rheinschiffahrtsgericht das beantragte nautische Sachverständigengutachten zu dem Ablauf des Wendemanövers eingeholt hätte.

Die Klägerin beantragt, das Urteil des Rheinschiffahrtsgerichts aufzuheben und gemäß den in 1. Instanz gestellten Schlusserträgen der Klage in vollem Umfang stattzugeben.

Die Beklagten beantragen, die Berufung zurückzuweisen. Sie verteidigen das angefochtene Urteil unter Wiederholung und Vertiefung ihres erstinstanzlichen Vorbringens und machen insbesondere geltend:

Entgegen der Auffassung der Klägerin habe es der Einholung eines Sachverständigengutachtens nicht bedurft. Auf eine besondere Sachkunde sei es nicht angekommen, da es nichts Neues und jedem bekannt sei, dass ein Schiff durch Gieren Fahrt aufnehme und deshalb einen Schuss mache. Wenn ein Schiff bei einem derartigen Wendemanöver grundsätzlich und mehr oder weniger stark giere, so bestehe der Kern der Behauptung der Klägerin darin, dass der Schlepper dieses Gieren ohne Unterstützung durch die Hauptmaschinen des Motorschiffes durch eigene Manöver hätte verhindern können und verhindern müssen. Dies sei jedoch nicht der Fall und werde von der Entscheidung ausdrücklich und richtig dargestellt. Entscheidend sei der Umstand, dass die Kraft des Schleppers gebraucht werde, um das Schiff zu drehen. Der Schlepper erzeuge also Drehkräfte, indes keine oder nur wenig Bremskräfte, um sie der durch Gieren aufgenommenen Fahrt entgegenzusetzen.

Die Schiffsführung des MS »Waal-kade« stelle auch selbst nicht in Abrede, dass es der Mithilfe des Motorschiffes beim Wendemanöver zumindest insoweit bedurft habe, als man dort darauf achte, dass das Motorschiff keinen »Schuss« mache und man durch die rückwärts laufende Hauptmaschine eine Geschwindigkeitsaufnahme des Schiffes durch den Giereffekt vermeide.

Eine Absprache über ein solches und eigentlich selbstverständliches Verhalten der Schiffsführung des Motorschiffes sei wegen einer ganzen Reihe bereits früher durchgeführter ähnlicher Manöver nicht erforderlich gewesen. In jedem Fall sei selbst bei gegebener Notwendigkeit eine unterlassene Absprache gerade nicht kausal für das weitere Geschehen geworden, da Schiffsführer V die Notwendigkeit gekannt habe, durch geeignete Rückwärtsmanöver einen Schub »nach vorne« zu vermeiden. Die Schiffsführung habe deshalb sehr wohl gewusst, dass es ihre Aufgabe gewesen sei, den Schub aus dem eigenen Schiff zu nehmen, und man behaupte sogar, dies getan zu haben. Darüber hinaus sei zu beachten, dass es die Schiffsführung des Motorschiffes viel deutlicher und vor allem schneller erkenne, wenn das eigene

Schiff in Bewegung gerate. Die Besatzung des unter Draht und Winkel und Volllast zu Tal ziehenden Schleppers habe diesbezüglich keine, jedenfalls nur eine sehr schlechte Kenntnisnahmemöglichkeit.

### Entscheidungsgründe

Die zulässige Berufung führt zur Aufhebung des Urteils und zur Zurückweisung der Sache an das Rheinschiffahrtsgericht. Die Begründung des Rheinschiffahrtsgerichts trägt die Abweisung der Klage gegen die Beklagten nicht.

1. Auf der Grundlage des Vorbringens der Klägerin kann zunächst eine vertragliche Haftung der Beklagten zu 1 gemäß den §§ 634 Nr. 4, 280 Abs. 1 BGB nicht ausgeschlossen werden.

a) Der zwischen der Klägerin und der Beklagten zu 1 zustandegekommene Schleppvertrag ist rechtlich als Werkvertrag im Sinne des § 631 Abs. 1 BGB einzuordnen. Der Schleppvertrag verpflichtet den Unternehmer, den geschleppten Kahn unversehrt an seinen Bestimmungsort zu bringen (vgl. BGHZ 27, 36; Bemm/von Waldstein, Rheinschiffahrtspolizeiverordnung, 3. Aufl. 2006, § 1.02 Rdn. 15). Dies hat zur Folge, dass der Schleppbootunternehmer einen Erfolg schuldet. Seine Werkleistung ist deshalb bereits dann mangelhaft im Sinne des § 633 Abs. 2 Satz 2, Nr. 1 BGB und stellt zugleich eine Pflichtverletzung im Sinne des § 280 Abs. 1 Satz 1 BGB dar, wenn der von dem Schleppunternehmer geschuldete Erfolg nicht eintritt. Dies ist insbesondere dann der Fall, wenn bei dem Transport ein Schaden auftritt. Ebenso wie bei einem Personenbeförderungsvertrag der Unternehmer sicherstellen muss, dass die zu befördernde Person wohlbehalten am Bestimmungsort angelangt, muss ein Schleppzugführer sicherstellen, dass das von ihm geschleppte Schiff wohlbehalten am Zielort ankommt. Hieran fehlt es vorliegend, weil MS »Waal-kade« bei dem Schleppvorgang beschädigt worden ist. Damit steht zugleich fest, dass die Beklagte zu 1 ihre Pflichten gegenüber der Klägerin objektiv verletzt hat.

b) Gemäß § 280 Abs. 1 Satz 2 BGB wird aufgrund einer feststehenden Pflichtverletzung vermutet, dass der Schuldner – hier die Beklagte zu 1 – die Pflichtverletzung zu vertreten hat. Der Schuldner muss deshalb beweisen, dass die Pflichtverletzung weder auf einem eigenen Verschulden noch auf einem Verschulden seiner Organe (§§ 276, 31 BGB) oder seiner Erfüllungsgehilfen (§ 278 Abs. 1 BGB) beruht. Entgegen der Auffassung des Rheinschiffahrtsgerichts in dem angegriffenen Urteil war die Klägerin deshalb nicht gehalten, ein Verschulden des Beklagten zu 2 als Schleppzugführer, dessen Verhalten sich die Beklagte zu 1 gemäß § 278 Abs. 1 BGB zurechnen lassen muss, näher darzulegen. Vielmehr genügt bereits der Umstand, dass das Schiff der Klägerin bei dem Schleppvorgang unstreitig beschä-



digd worden ist. Abgesehen davon hat die Klägerin aber auch vorgetragen, worin ihrer Auffassung nach ein mögliches Verschulden des Beklagten zu 2 liege. Er habe nämlich bei dem Wendemanöver zu weit zum rechten Ufer gezogen; außerdem habe es keine insoweit erforderliche Absprache mit dem Schiffsführer V gegeben. Entgegen der Auffassung des Rheinschiffahrtsgerichts kann dieses Vorbringen nicht als unsubstantiiert angesehen werden.

Auf der Grundlage der Feststellungen des Rheinschiffahrtsgerichts kann der der Beklagten zu 1 hiernach obliegende Entlastungsbeweis nicht als geführt angesehen werden.

aa) Dies gilt zunächst für die Feststellung des Rheinschiffahrtsgerichts, der Beklagte zu 2 als Schleppzugführer habe das Anhangschiff nicht mit einem zu geringen Winkel gezogen. Zwar hat das Rheinschiffahrtsgericht plausibel dargelegt, warum es bei einem hier in Rede stehenden Wendemanöver zu eigenen Gefahren für das Schleppboot kommen kann, wenn in einem zu engen Winkel gezogen wird. Nach Auffassung der Berufungskammer hätte das Rheinschiffahrtsgericht diese Frage jedoch nicht ohne Einholung eines Sachverständigengutachtens entscheiden dürfen. Die Frage, in welchem Winkel das Zugmanöver durchzuführen war, hängt von ganz unterschiedlichen Faktoren ab. So müssen sowohl die Strömungsgeschwindigkeit, die Wassertiefe, die Beladung der Schiffe, die Länge des Zugseils sowie die Geschwindigkeit des Schleppschiffes in die Berechnung mit eingestellt werden. Eine Rolle spielt auch eine unter Umständen gebotene Unterstützung des Wendemanövers durch den Anhangschiffer. Welche Berechnungen der Beklagte zu 2 als Schleppzugführer hätte anstellen müssen, wird von dem Rheinschiffahrtsgericht nicht näher dargelegt. Insofern ist auch nicht ausgeschlossen, dass möglicherweise aufgrund der Gesamtumstände ein gefahrloses Wendemanöver jedenfalls an der in Aussicht genommenen Wendestelle aus physikalisch-technischen Gründen nicht möglich war. In diesem Fall hätte das Wendemanöver auf Anweisung des Beklagten zu 2 insgesamt unterbleiben oder an einem anderen, geeigneteren Ort durchgeführt werden müssen.

Der schlichte Hinweis des Rheinschiffahrtsgerichts auf die eigene Sachkunde machte die Einholung eines Sachverständigengutachtens nicht entbehrlich. Zwar erfordert die Würdigung eines einfachen Sachverhalts regelmäßig keine spezielle Sachkunde und wird durch die Kenntnis allgemeiner Erfahrungssätze ermöglicht, die jeder im Laufe seines Lebens sammelt. Doch muss die eigene Sachkunde des Richters, die die Einholung eines Sachverständigengutachtens entbehrlich macht, den Parteien bekanntgegeben und im Urteil im Einzelnen dargelegt

werden (vgl. BGH VersR 2007, 1008; siehe auch BGH VersR 1967, 657). Bereits hieran fehlt es, wie die Klägerin zu Recht geltend macht. Im übrigen wird die Würdigung des hier von den Parteien vorgetragenen Sachverhalts aber nicht schon durch die Kenntnis allgemeiner Erfahrungssätze ermöglicht, die sich der Richter angeeignet haben mag. Sie setzt eine schwierige physikalische Berechnung unter sachkundiger Berücksichtigung der Gegebenheiten des konkreten Einzelfalls voraus. Eine solche Berechnung übersteigt das beim Rheinschiffahrtsgericht gemeinhin zu vermutende Wissen.

bb) Keine Feststellungen hat das Rheinschiffahrtsgericht zu der Frage getroffen, inwieweit es dem Beklagten zu 2 als Schleppzugführer oblegen hätte, mit dem Anhangschiffer eine Absprache herbeizuführen. Zwar obliegt es auch dem Anhangschiffer, den Schleppvorgang durch geeignete Maßnahmen zu unterstützen. Dies ist auch in § 1.02 Nr. 5 RheinSchPV ausdrücklich normiert. Hiernach haben die Schiffsführer der geschleppten Fahrzeuge die Anweisungen des Führers des Schleppverbandes zu befolgen. Sie haben jedoch auch ohne solche Anweisungen alle Maßnahmen zu treffen, die für die sichere Führung ihrer Fahrzeuge durch die Umstände geboten sind. Dies schließt allerdings nicht aus, dass möglicherweise zusätzlich zu den eigenen Vorkehrungen des Anhangschiffers auch Anweisungen des Schleppzugführers angezeigt sind. Vorliegend steht fest, dass der Beklagte zu 2 erst zu einem Zeitpunkt die Anweisung an den Schiffsführer des klägerischen Schiffes gegeben hat, er solle vollen auf rückwärts machen, als sich MS »Waalgade« in einem Winkel von 90° zum Strom befand. Dem ist der Schiffsführer V unstreitig auch nachgekommen. Streitig ist lediglich, ob Schiffsführer V bereits zuvor das Schiff auf rückwärts gemacht hatte. Ohne nähere Feststellungen dazu, ob und wenn ja in welcher Weise und zu welchem Zeitpunkt es der gebotenen Sorgfalt eines Schleppzugführers entspricht, bei einem derartigen Wendemanöver Absprachen zwischen dem Schleppzugführer und dem Anhangschiffer herbeizuführen, lässt sich jedoch ein Verschulden des Beklagten zu 2 nicht ausschließen. Auch diese Frage lässt sich ohne Einholung eines Sachverständigengutachtens nicht verlässlich klären.

cc) Es steht auch nicht fest, dass es einer derartigen Absprache zwischen dem Schleppzugführer und dem Anhangschiffer bereits deshalb nicht bedurfte, weil in den vorangegangenen Wendemanövern stets der Ablauf exakt abgestimmt worden war. Das Rheinschiffahrtsgericht hat weder nähere Feststellungen zu den Beteiligten der vorangegangenen Wendemanöver noch zu den Einzelheiten etwaiger Absprachen auch für künftige Wendemanöver getroffen. Unabhängig davon ist nicht auszuschließen, dass

an dem Tag des Schiffsunfalls Besonderheiten bestanden, die über die bisherigen Absprachen hinausgehende Vorkehrungen erforderten, auf die der Beklagte zu 2 hinzuweisen hatte. Dass Schiffsführer V nach seinen Bekundungen im Verklarungsverfahren auch ohne Absprache die Maschine bereits zuvor, d.h. bei einem Winkel des klägerischen Schiffes von rund 45° zum Strom auf zurück gemacht haben will und ihm deshalb das Erfordernis der Unterstützung des Wendemanövers bekannt war, besagt nichts zu der klärungsbedürftigen Frage, ob der Beklagte zu 2 aus nautischer Vorsicht gehalten war, Schiffsführer V möglicherweise bereits zu einem früheren Zeitpunkt zu einer solchen Unterstützungsmaßnahme anzuweisen. Es liegen im übrigen keine Anhaltspunkte dafür vor, dass Schiffsführer V einer entsprechenden Anweisung des Beklagten zu 2 nicht Folge geleistet hätte.

dd) Sollte es nach einer ergänzenden Beweiserhebung offen bleiben, ob der Beklagte zu 2 in einem angemessenen Winkel das Wendemanöver durchgeführt bzw. ob er hinreichende – nautisch erforderliche – Anweisungen erteilt hat, geht dies zu Lasten der Beklagten zu 1, die sich – wie ausgeführt – gemäß § 280 Absatz 1 Satz 2 BGB entlasten muss.

c) Falls das Rheinschiffahrtsgericht im Rahmen der erneuten Verhandlung eine Haftung der Beklagten zu 1 dem Grunde nach gemäß § 280 Abs. 1 BGB bejahen sollte, wird es sich näher mit der Frage eines Mitverschuldens der Klägerin gemäß § 254 Abs. 1 BGB auseinandersetzen müssen. Insofern hat zwar auch nach Auffassung der Berufungskammer der Anhangschiffer die Pflicht, das Wendemanöver zu unterstützen und insbesondere im vorliegenden Zusammenhang ein mögliches Gieren zu verhindern bzw. gegenzusteuern. Insofern bedarf es allerdings weiterer sachverständiger Aufklärung zu dem Zeitpunkt, zu dem eine solche Unterstützung erforderlich war. Sollte sich im Rahmen der Beweisaufnahme herausstellen, dass es schiffahrtsüblich gewesen wäre und der Sorgfaltspflicht eines Schiffsführers entsprochen hätte, bereits bei einem Winkel von 45° die Maschinen vollen auf rückwärts zu machen, stünde damit allerdings ein schadensminderndes Mitverschulden der Klägerin noch nicht fest. Es müsste nämlich weiter festgestellt werden, ob bei einem solchen Manöver der Schiffsunfall tatsächlich verhindert worden wäre. Auch dies setzt physikalische und mathematische Berechnungen voraus, die das Rheinschiffahrtsgericht nur mit sachverständiger Hilfe wird anstellen können.

2. Ob die Klägerin gegen die Beklagte zu 1 auch einen deliktischen Schadensersatzanspruch gemäß den §§ 3, 92b BinschG i.V.m. § 823 Abs. 1 BGB bzw. §§ 823 Abs. 2 BGB, 1.02 Nr. 5 RheinSchPV hat – der Anwendung dieser Vorschrif-

ten steht gem. § 92 Abs. 2 BinSchG das Fehlen eines Zusammenstoßes zweier Schiffe nicht entgegen -, kann dahinstehen, da sich hieraus für die Klägerin keine über die vertragliche Haftung der Beklagten zu 1 hinausgehenden Rechtsfolgen ergeben.

3. Die Abweisung der Klage gegen den Beklagten zu 2 kann mit der derzeitigen Begründung des Rheinschifffahrtsgerichts ebenfalls nicht aufrechterhalten werden. Zwar kommt insoweit nur ein deliktischer Schadensersatzanspruch gemäß § 823 Abs. 1 BGB bzw. §§ 823 Abs. 2 BGB, 1. 02 Nr. 5 RheinSchPV in Betracht. Im Rahmen dieser Anspruchsgrundlage gilt die vertragliche Beweislastumkehr des § 280 Abs. 1 Satz 2 BGB

nicht, vielmehr muss die Klägerin insoweit ein Verschulden des Beklagten zu 2 in vollem Umfang beweisen. Auch insoweit bedarf es aber einer Beweisaufnahme durch Sachverständigengutachten, um den Behauptungen der Klägerin nachzugehen, der Beklagte zu 2 habe das Wendemanöver in einem zu engen Winkel durchgeführt und es habe eine nautische Pflicht bestanden, vor Durchführung des Wendemanövers eine entsprechende Absprache mit dem Schiffsführer V herbeizuführen bzw. diesem konkrete Anweisungen zu erteilen, ob und wenn ja in welchem Umfang und zu welchem Zeitpunkt das Wendemanöver durch ein Rückwärtsmachen der Maschine zu unterstützen war.

4. Die Sache ist hiernach nicht entscheidungsreif. Die Berufungskammer sieht davon ab, die erforderlichen Beweise selbst zu erheben und macht deshalb von der ihr gem. Art. 24 Abs. 3 der Verfahrensordnung eingeräumten Möglichkeit Gebrauch, die Sache unter Aufhebung des Urteils an das Rheinschifffahrtsgericht zurückzuverweisen.

Aus den dargelegten Gründen wird daher für Recht erkannt:

Auf die Berufung der Klägerin wird das Urteil des Amtsgerichts – Rheinschifffahrtsgerichts – St. Goar vom 15. März 2012 – 4 C 14/11 BSchRh – aufgehoben.

Die Sache wird zur neuen Verhandlung und Entscheidung, auch über die Kosten des Berufungsverfahrens, an das Rheinschifffahrtsgericht zurückverwiesen.