

---

|                          |                                          |
|--------------------------|------------------------------------------|
| <b>Datum:</b>            | 19.06.2001                               |
| <b>Gericht:</b>          | Schifffahrtsobergericht Köln             |
| <b>Spruchkörper:</b>     | 3. Zivilsenat                            |
| <b>Entscheidungsart:</b> | Urteil                                   |
| <b>Aktenzeichen:</b>     | 3 U 187/00 BSch                          |
| <b>ECLI:</b>             | ECLI:DE:SCHOGK:2001:0619.3U187.00BSCH.00 |

---

**Tenor:**

Auf die Berufung des Beklagten wird das am 4. September 2000 verkündete Urteil des Schifffahrtsgerichts Duisburg-Ruhrort teilweise abgeändert und wie folgt neu gefasst:

Unter Abweisung der weitergehenden Klage wird der Beklagte verurteilt, an die Klägerin 322.972,87 DM nebst 4 % Zinsen aus 342.756,13 DM vom 16.09.1998 bis zum 12.10.1999 und aus 322.972,87 DM seit dem 13.10.1999 zu zahlen.

Im übrigen wird die Berufung zurückgewiesen.

Von den Kosten des Rechtsstreits tragen die Klä-gerin 6 % und der Beklagte 94 %. Die durch die Nebenintervention verursachten Kosten werden der Klägerin zu 6 % und der Streithelferin des Beklagten zu 94 % auferlegt.

Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar. Der Beklagte darf die Vollstreckung durch Sicherheitsleistung in Höhe von 380.000,00 DM abwenden, wenn nicht die Klägerin vor der Vollstreckung Sicherheit in gleicher Höhe leistet. Der Klägerin wird gestattet, die Sicherheit auch durch Bürgschaft einer deutschen Großbank, Genossenschaftsbank oder öffentlichen Sparkasse zu erbringen.

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |    |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Die Klägerin ist Verkehrssicherungspflichtige für den Rhein als Schifffahrtsstraße.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | 2  |
| Der Beklagte war im Sommer 1998 Eigner des MS "U. " und führte sein Schiff am 30.06.1998 auf einer Reise von Sehnde nach Schweinfurt, als er in Höhe von Rheinkilometer 736,5 mit dem zu Tal fahrenden MS "A. " kollidierte. Infolge dieser Kollision sank das MS "U. " außerhalb des Fahrwassers vor einer dortigen Kribbe.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | 3  |
| Das Wasser- und Schifffahrtsamt (WSA) Köln sicherte das gesunkene Schiff durch Auslegen eines Wahrschaufloßes und forderte den Beklagten mit Schreiben vom 03.07.1998 auf, bis zum 06.07.1998 verbindlich zu erklären, dass er die Bergung seines Schiffes unverzüglich durchführen lasse. Weiter heißt es in diesem Schreiben, dass das WSA nach fruchtlosem Fristablauf die Bergung im Wege der zivilrechtlichen Geschäftsführung ohne Auftrag veranlassen werde und die Kosten der Bergung zu Lasten des Beklagten gingen. Da der Beklagte bis zum 07.07.1998 die gewünschte Erklärung nicht abgegeben hatte, teilte ihm das WSA Köln mit Schreiben vom 07.07.1998 mit, dass die Bergung nunmehr im Wege der Geschäftsführung ohne Auftrag durchgeführt werde, und verfuhr sodann entsprechend. Im weiteren verkaufte der Beklagte, der das Eigentum an MS "U. " nicht aufgegeben hatte, das Wrack für 20.000,00 DM. Dieser Betrag und die Fracht in Höhe von 4.067,23 DM kamen zwischen den Schiffsgläubigern zur Verteilung. Am 13.10.1999 bekam die Klägerin davon 19.783,26 DM. | 4  |
| Mit ihrer Klage nimmt die Klägerin den Beklagten auf Erstattung ihrer für die Bergung des MS "U. " aufgewandten Eigen- und Fremdkosten in Anspruch.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | 5  |
| Sie hat vorgetragen, der Beklagte hafte für die Kostenerstattung unbeschränkt, weil er zum einen die Havarie zu vertreten habe, zum anderen die Haftungsbeschränkung nach dem Binnenschifffahrtsgesetz nicht den Aufwendungsersatz nach den Vorschriften der GoA betreffe. Die getroffenen Maßnahmen seien erforderlich, die verursachten Kosten angemessen gewesen. Die geltend gemachten Regiekosten seien aus § 18 Abs. 3 der Kostenerstattungsvorschrift des Bundes (KEV) berechtigt.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | 6  |
| Die Klägerin hat beantragt,<br><br>den Beklagten zu verurteilen, an sie 345.104,87 DM nebst Zinsen in Höhe von 4 % seit dem 13.10.1999 sowie weitere Zinsen in Höhe von 4 % auf den Betrag von 364.888,13 DM für den Zeitraum vom 16.09.1998 bis zum 12.10.1999 zu zahlen.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | 7  |
| Der Beklagte hat beantragt,<br><br>die Klage abzuweisen und der Klägerin auch die Kosten des Verklarungsverfahrens 5 III/98 Schifffahrtsgericht Duisburg-Ruhrort aufzuerlegen.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | 9  |
| Die Streithelferin des Beklagten hat beantragt,                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | 11 |
| die Klage abzuweisen.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | 12 |
| Der Beklagte hat vorgetragen, seine Haftung sei nach dem Binnenschifffahrtsgesetz beschränkt auf den Wert von Schiff und Fracht, so dass die Klägerin mehr als die erhaltenen 19.783,26 DM nicht verlangen könne. Der Unfall sei für ihn ein unabwendbares Ereignis gewesen. Er sei zurückzuführen auf einen von ihm nicht zu vertretenden Ausfall der Ruderanlage an MS "U. ". Vorsorglich hat der Beklagte die Höhe der geltend gemachten Ersatzpositionen bestritten.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | 13 |

Durch Urteil vom 04.09.2000 - 5 C 37/99 BSch - (Bl. 103 ff. d. A.), auf das vollinhaltlich Bezug genommen wird, hat das Schifffahrtsgericht der Klage stattgegeben. Zur Begründung hat es ausgeführt, die Klägerin habe gegen den Beklagten aus Geschäftsführung ohne Auftrag gemäß § 683 BGB einen Kostenerstattungsanspruch in Höhe von noch offenen 345.104,87 DM. Der Beklagte sei verpflichtet gewesen, als Verursacher das aus dem Wrack von MS "U. " bestehende Hindernis im Rhein zu beseitigen. Die Klägerin habe als Verkehrssicherungspflichtige diese Maßnahme berechtigterweise selbst durchgeführt und insoweit nicht nur eine eigene, sondern auch eine Pflicht des Beklagten wahrgenommen und dabei im wirklichen oder jedenfalls mutmaßlichen Willen des Beklagten gehandelt. Gleiches gelte für die unmittelbar nach der Kollision erfolgten Sicherungsmaßnahmen.

Die Haftungsbeschränkung des § 4 Binnenschifffahrtsgesetz a. F. sei auf den Anspruch aus Geschäftsführung ohne Auftrag nicht anwendbar. § 4 Binnenschifffahrtsgesetz n. F. kommen nicht zur Anwendung, weil diese Vorschrift erst nach dem 25.08.1998 entstandene Sachverhalte erfasse. 15

Der Aufwendungsersatzanspruch der Klägerin umfasse die an die Firma Barthel gezahlten Bergungskosten in Höhe von 321.320,00 DM. Ferner könne die Klägerin Erstattung ihrer Gemeinkosten in Höhe von 32.132,00 DM verlangen. Schließlich habe die Klägerin Anspruch auf Erstattung der Kosten für das Wahrschaufloß zur Sicherung des Wracks in Höhe von 11.436,13 DM. Abzüglich der bereits gezahlten 19.783,26 DM verblieben somit noch 345.104,87 DM. 16

Gegen dieses ihm am 12.09.2000 zugestellte Urteil hat der Beklagte am 09.10.2000 Berufung eingelegt und diese nach entsprechender Fristverlängerung am 11.12.2000 begründet. 17

Er meint, er hafte für Ansprüche aus Geschäftsführung ohne Auftrag nur beschränkt mit seinem Schiffsvermögen, weil ihn an dem Ausfall der Ruderanlage und der hierdurch hervorgerufenen Kollision von MS "U. " mit MS "A. " und dem nachfolgenden Sinken seines Schiffes kein Verschulden treffe. In der höchstrichterlichen Rechtssprechung sei anerkannt, dass die Haftungsbeschränkung des § 4 Binnenschifffahrtsgesetz a. F. auf Ansprüche aus Geschäftsführung ohne Auftrag Anwendung finde, wenn den Schiffseigner und die Besatzung kein Verschulden treffe. Dies sei keineswegs unbillig, zumal die Klägerin auch die Wahl gehabt habe, nach dem Untergang des MS "U. " öffentlich rechtlich aufgrund des Bundeswasserstraßengesetzes und des Verwaltungsvollstreckungsgesetzes vorzugehen. 18

Die Ruderanlage seines Schiffes habe stets ordnungsgemäß und zuverlässig funktioniert. Ausfälle habe es bis auf den hier in Rede stehenden Fall, der für ihn Veranlassung gewesen sei, die Streithelferin als Fachfirma mit der Reparatur zu beauftragen, und denjenigen, der wenige Stunden später zu dem Ruderausfall vor der Begegnung mit MS "A. " geführt habe, nicht gegeben. Nach der Reparatur durch den Fachmonteur M. der Streithelferin habe sich die Ruderanlage in ordnungsgemäßigem Zustand befunden, was der Monteur ihm ausdrücklich bestätigt habe. Die von dem Sachverständigen Dr. E. festgestellten Mängel der elektrischen Ruderanlage seien vorher nicht vorhanden gewesen. Sie seien durch spätere Einwirkungen entstanden; insbesondere seien die von dem Sachverständigen beschriebenen Korrosionserscheinungen durch das längere Liegen im Wasser und die aggressive Wirkung der im Rheinwasser aufgelösten Düngemittelladung entstanden. 19

Mit nicht nachgelassenem Schriftsatz vom 14.05.2001 behauptet der Beklagte, der Fachmonteur M. der Streithelferin habe einen von ihm im November 1996 erworbenen fabrikneuen Schütz eingebaut, der bei der anschließenden Überprüfung einwandfrei 20

funktioniert habe. Da es sich diesbezüglich um die Auswechselung eines Verschleißteiles gehandelt habe, das die Funktion der Ruderanlage und der Notruderanlage nicht berühre, habe es einer erneuten Abnahme durch die Schiffsuntersuchungskommission nicht bedurft. Die zum Zwecke der Reparatur abgenommenen drei Keilriemen hätten nur nach Umschaltung auf die Notruderanlage wieder aufgezogen werden können, woraus sich ergebe, dass das Umschalten auf die Notruderanlage nach Beendigung der Reparaturarbeiten noch einwandfrei funktioniert habe.

Im übrigen bestreitet der Beklagte die Höhe der Aufwendungen der Klägerin. 21

Der Beklagte beantragt, 22

unter Aufhebung des angefochtenen Urteils gemäß den erstinstanzlich gestellten Anträgen die Klage abzuweisen. 23

Die Streithelferin schließt sich dem Antrag des Beklagten an. 24

Die Klägerin beantragt, 25

die Berufung zurückzuweisen und 26

ihr zu gestatten, eine Sicherheit auch durch Bürgschaft einer deutschen Großbank, Genossenschaftsbank oder öffentlichen Sparkasse zu erbringen. 27

Sie macht geltend, die Haftungsbegrenzung des § 4 Binnenschiffahrtsgesetz a. F. sei auf den Anspruch aus Geschäftsführung ohne Auftrag nicht anwendbar. Die Privilegierung des Schiffers durch die frühere Rechtsprechung sei aus heutiger Sicht nicht mehr vertretbar. Die Bergungskosten seien heutzutage auch ohne weiteres versicherbar. Angesichts dessen, dass sie als Eigentümerin der Bundeswasserstraßen zum vollen Schadenersatz im Falle einer Havarie verpflichtet sei, wenn sie ein Schiffswrack nicht ausreichend kennzeichne oder beseitige, wäre es völlig unbillig, wenn sie nicht zumindest einen vollständigen Ausgleich für die ihr entstandenen Kosten erhalte. Jedenfalls entfalle die Haftungsbegrenzung, weil dem Beklagten als Schiffseigner ein Verschuldensvorwurf zu machen sei. Durch die Reparatur seitens der Streithelferin sei die Ruderanlage nicht in einen betriebssicheren Zustand versetzt worden. Nach dem Gutachten des Sachverständigen Dr. E. stehe fest, dass die Ruderanlage zum Zeitpunkt des Untergangs eine Vielzahl von Mängeln aufgewiesen habe, die durch die provisorische Reparatur der Streithelferin nicht dauerhaft beseitigt worden seien. 28

Die Klägerin widerspricht der Verwertung des Vorbringens des Beklagten in dem nicht nachgelassenen Schriftsatz vom 14.05.2001. 29

Im übrigen ergänzt sie ihre Angaben zur Höhe ihrer Aufwendungen. 30

Die Gemeinkosten stellen die Parteien und die Streithelferin übereinstimmend mit 10.000,00 DM unstreitig. 31

Wegen des weiteren Vorbringens der Parteien und der Streithelferin wird auf die in beiden Instanzen gewechselten Schriftsätze nebst den überreichten Urkunden Bezug genommen. Die Akten des Verklarungsverfahrens 5 II 3/98 Schifffahrtsgericht Duisburg-Ruhrort sind Gegenstand der mündlichen Verhandlung gewesen. 32

**Entscheidungsgründe:** 33

34

Die in formeller Hinsicht nicht zu beanstandende Berufung des Beklagten hat nur in erkanntem Umfang Erfolg.

Das Schifffahrtsgericht hat im Ergebnis zu Recht einen Kostenerstattungsanspruch der Klägerin gegen den Beklagten aus dem Gesichtspunkt der Geschäftsführung ohne Auftrag bejaht. 35

Nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs und des Senats kann die Klägerin als auftragslose Geschäftsführerin gemäß §§ 677, 683, 670 BGB Ersatz von Bergungskosten beanspruchen. Mit der Sicherung und Hebung des Wracks hat die Klägerin ein dem Beklagten gemäß § 1004 BGB obliegendes Geschäft für diesen besorgt, selbst wenn sie hierzu auch ihrerseits im Rahmen ihrer privat- und öffentlich-rechtlichen Verkehrssicherungspflicht verpflichtet war. Für die Fremdgeschäftsführung reicht es aus, dass der Handelnde auch im Interesse eines anderen tätig wird. Ein etwa entgegenstehender Wille des Beklagten wäre gemäß § 679 BGB unbeachtlich (vgl. OLG Köln MDR 55, 485; OLGZ 68, 24 und ZfB 72, Sammlung Seite 481; BGH NJW 69, 1205 f. und BGHZ 65, 384 ff.; s. a. BGH NJW 64, 1365 (Anspruch aus § 812 BGB bejaht); Vortisch/Bemm, Binnenschifffahrtsrecht, 4. Auflage, § 93 Rdn. 25; Bartlsperger ZfB 75, Sammlung Seite 673; Laubinger ZfB 82, Sammlung Seite 893 ff. (901)). 36

Soweit in der Literatur die Auffassung vertreten worden ist, der Wasserstraßeneigentümer müsse öffentlich-rechtlich gegen den Störer vorgehen (so Bartlsperger und Laubinger jeweils a. a. O.), hat der BGH in seiner Entscheidung BGHZ 65, 384 ff. (388) ausdrücklich daran festgehalten, dass die Klägerin nicht auf polizeiliches Vorgehen beschränkt ist, sondern privat-rechtlich im Wege der Geschäftsführung ohne Auftrag Ersatz ihrer Aufwendungen für Schiffs- und Ankerbergungen verlangen kann, da die strompolizeilichen Vorschriften keinen Ausschließlichkeitscharakter besitzen. 37

Die Rechtsprechung hat aber stets auf die betreffenden Ansprüche aus Geschäftsführung ohne Auftrag die Haftungsbeschränkung auf Schiff und Fracht gemäß § 4 Binnenschifffahrtsgesetz a. F. analog angewendet, wenn den Schiffseigner kein Verschulden traf. Begründet wurde dies mit dem das ganze Schifffahrtsrecht beherrschenden Grundsatz, dass der Eigentümer eines Schiffes wegen solcher Schäden, die ohne sein Verschulden infolge der mit der Schifffahrt verbundenen Gefahren entstanden sind, nur mit Schiff und Fracht hafte. Diesem Gedanken entspreche die Regelung nach § 25 Strandungsordnung für die im Bereich der Seeschifffahrt gesunkenen Schiffe. Auch § 4 Binnenschifffahrtsgesetz gehe davon aus, dass der Schiffseigner durch Versäumnisse und Verschulden der Schiffsbesatzung, der er das Schiff anvertraute, zwar verpflichtet wird, dass es ihm aber wegen des Fehlens ausreichender Überwachungsmöglichkeiten und angesichts der aus einer Verpflichtung möglicherweise entstehenden schwerwiegenden Schadensfolgen unzumutbar sei, mehr einzubüßen, als er dem Verkehr in Gestalt von Schiff und Frachtforderungen anvertraut habe. Nach Anlass, Ursache und Interessenlage müsse dies für die gegen den Schiffseigner geltend gemachten Hebungskosten gelten, die ihren Anlass aus der nautischen Gefahr des Schiffsverkehrs fänden (vgl. BGH NJW 55, 340, (342); OLG Köln MDR 55, 485 und OLGZ 68, 24 (26 f.); BGH NJW 69, 1205 f.). Hieran hält der Senat für den vorliegenden, noch nach altem Recht zu beurteilenden Fall der Bergung eines Schiffswracks fest, zumal sich die Schifffahrt mit Sicherheit auf die zuvor erläuterte jahrzehntelange Rechtsprechung eingestellt und dementsprechend von einer speziellen Bergungskostenversicherung abgesehen hatte. 38

Allerdings ist die analoge Anwendung von § 4 Binnenschifffahrtsgesetz a. F. nur gerechtfertigt, wenn den Schiffseigner kein Verschulden trifft. Für eigenes Verschulden, 39

insbesondere bei Verletzung seiner Pflicht zur Erhaltung der Fahrtüchtigkeit des Schiffes, haftet er ohne die Möglichkeit der Haftungsbeschränkung nach dem Binnenschiffahrtsgesetz unbeschränkt persönlich (vgl. Vortisch/Bemm, Binnenschiffahrtsgesetz § 4 Rdn. 3 f.; Bemm/von Waldstein, Rheinschiffahrtspolizeiverordnung, 3. Auflage, § 1.08 Rdn. 9).

Bei einem Ruderversagen spricht der Beweis des ersten Anscheins für mangelnde Wartung. Der Schiffseigner hat sich daher dahin zu entlasten, dass die elektrische Ruderanlage nach Konstruktion und Einbau tauglich war und sie sich in der Zeit vor der Havarie in einem Zustand befunden hat, der es erlaubte, sie in Betrieb zu nehmen (vgl. Vortisch/Bemm, Binnenschiffahrtsgesetz, § 92 Rdn. 9; Bemm/von Waldstein, Rheinschiffahrtspolizeiverordnung, § 1.08 Rdn. 12 f.; BGH Versicherungsrecht 69, 441; Straßburg ZfB 78, 475 und 2001, Sammlung S. 1822; Senat ZfB 97, 1623). 40

Dem Beklagten ist der ihm obliegende Entlastungsbeweis nicht gelungen. Nach dem Gutachten des Sachverständigen Dr. E. steht fest, dass sich die elektrische Ruderanlage schon vor der Überflutung infolge der Havarie in schlechtem Zustand befand. Die Bestandsaufnahme des Sachverständigen hat ergeben, dass der Zustand der Schütze BS (Baujahr 83/4) und SB (Baujahr 79/2) aufgrund der nicht geschlossenen Staubkappen schlecht war. Das Schütz BS war nicht mehr mechanisch funktionsfähig und im Schaltzustand offen, das Schütz SB schaltete mechanisch verzögert. Je ein Hauptanschluss der Schütze BS und SB war abgeschmolzen. Der Zusatzsicherungshalter war nicht funktionsfähig und durch eine gesonderte Spannungsversorgung der Steuerung ersetzt. Die Anschlussklemmleiste in der Steuerung war teilweise zerstört. Die Steuerdiode 2 war defekt. Eine Vorschaltsicherung für die Rudermaschine hatte zwar noch die elektrische Funktion (Schmelzleiter zum Teil zerstört), der mechanische Zustand war aber als nicht mehr funktionsfähig zu bezeichnen. 41

Bei der elektrischen Schaltung hätte die Nutzung des Zweite-Stufe-Kontaktes zur Ansteuerung der ersten Stufe Backbord so nicht durchgeführt werden dürfen, sondern hätte durch Kontakterneuerung für die erste Stufe erfolgen müssen. Die Ansteuerung in der zweiten Stufe war nicht möglich. Die Verdrahtung des MS "U. " im Bereich der Ruderanlage war nicht mit dem Schaltplan C. identisch. Die Stromzuführung der Steuerung war getrennt zur Stromzuführung der Rudermaschine ausgeführt. Die vorgegebene Polarität der Steuerspannung für die Bremse wurde nicht eingehalten: eine Anschlussschraube am Schalter "Hauptmaschine, Lichtmaschine, Aggregat, Aus" war locker. Eine Anschlussschraube der Bremsensteuerleitung war locker. Die Verdrahtung im Bereich des Sicherungs- und Schalterkastens war in einem schlechten Zustand, der noch durch die Havarie verstärkt wurde. 42

Entgegen dem Vorbringen des Beklagten und der Streithelferin sind die festgestellten Mängel nicht sämtlich auf die Überflutung und die aggressive Wirkung der im Rheinwasser gelösten Düngemittelladung zurückzuführen. Vielmehr steht nach den überzeugenden Ausführungen des Sachverständigen Dr. E. fest, dass schon vor der Havarie eine Reihe von Mängeln vorlagen, die dann auch für das Ruderversagen ursächlich geworden sind. So waren die Schütze - nach der eigenen Darstellung des Beklagten Verschleißteile - überwiegend bereits Jahrzehnte alt; bei einem Schütz fehlte die Staubkappe völlig, bei den Schützen BS und SB waren diese nicht geschlossen. Ihr Zustand war entsprechend schlecht. Eine Schwergängigkeit war offensichtlich schon vor der Überflutung vorhanden. Auch bei dem Zusatzsicherungshalter hat nach den Feststellungen des Sachverständigen schon vor der Überflutung eine deutliche Vorschädigung vorgelegen. Ferner ist der stark korrodierte Zustand einer Vorschaltsicherung nach den Ausführungen des Sachverständigen nicht mit 43

der Havarie und der Überflutung zu erklären, sondern eher durch langeinwirkende Feuchtigkeit. Dies erscheint aufgrund des aus dem Lichtbild Nr. 38 (Anlage zum Gutachten des Sachverständigen Dr. E. ) ersichtlichen Zustandes der Sicherung plausibel. Zudem entsprach die Ruderanlagensteuerung nicht mehr dem Schaltplan Creusen, wodurch nach den einleuchtenden Ausführungen des Sachverständigen der Sicherheitsschutz herabgesetzt war. Insgesamt hat der Sachverständige die einwandfreie Funktion der Stromversorgung der Steuerung aufgrund der festgestellten Mängel und Fehler mit "zufällig" bezeichnet.

Zwar wird man nicht annehmen können, dass der Beklagte als Laie im Bereich der Elektrotechnik die festgestellten Mängel im Einzelnen gekannt hat. Andererseits kann ihm nicht verborgen geblieben sein, dass sich die Schütze altersbedingt und in Folge nicht geschlossener Staubkappen in einem schlechten Zustand befanden. Dafür spricht schon, dass er Ersatzschütze an Bord genommen hatte, mit einem Ausfall der alten Schütze infolge Verschleißes also offensichtlich rechnete.

44

Dass der Beklagte wenige Stunden vor der Havarie durch die Streitverkündete Reparaturarbeiten an der Ruderanlage hat durchführen lassen, entlastet ihn nicht. Soweit er sich auf eine Entscheidung des Senats beruft, ein Schiffsführer brauche nicht klüger und kenntnisreicher zu sein als die fachkundigen Prüfer der SUK (ZfB 97, Sammlung Seite 1647), kann dieser Grundsatz nicht ohne weiteres auf einen Monteur übertragen werden. Denn der Erklärung eines Monteurs nach Durchführung einer Reparatur, jetzt sei alles in Ordnung, kann nicht im selben Maße vertraut werden wie einem Attest der Prüfer der SUK nach erfolgter Sonderuntersuchung. Dies gilt schon deshalb, weil ein Monteur häufig nicht dieselbe Sachkunde besitzt wie die besonders qualifizierten Prüfer der SUK, und zum anderen, weil häufig nur ein eingeschränkter Reparaturauftrag erteilt wird und nach Durchführung der Arbeiten keine umfassende Überprüfung der Ruderanlage in einer Belastungssituation erfolgt.

45

Auch im vorliegenden Fall hat eine derartige Prüfung nicht stattgefunden. Es kann offen bleiben, ob der Beklagte im Hinblick auf die Gefährlichkeit eines Ruderausfalls und die Art der hier durchgeführten Reparatur verpflichtet gewesen wäre, eine Sonderuntersuchung durch die SUK nach § 2.08 RhSchUO herbeizuführen, wonach eine Sonderuntersuchung für den Fall einer wesentlichen Änderung oder Instandsetzung vorgeschrieben ist. Immerhin war nicht lediglich ein Schütz ausgetauscht worden; der Zeuge M. hatte vielmehr auch Arbeiten an der nicht funktionierenden Bremse ausgeführt, die bewirkt, dass das Ruder in der gewählten Einstellung stehen bleibt. Jedenfalls muss sich der Beklagte vorwerfen lassen, dass er nach Durchführung der Reparaturarbeiten die Ruderanlage nicht durch eine Probefahrt unter Belastung hat überprüfen lassen. Unstreitig hatte der Beklagte während der gesamten Arbeiten und Überprüfungen den Keilriemen abmontiert, der dazu dient, das Ruderwerk hinten zu bewegen. Dies hatte - wie der Zeuge M. bestätigt hat - zur Folge, dass die durch die Schütze fließenden Ströme nicht so stark waren, als wie wenn das Ruder unter Belastung gestanden hätte. Es erscheint ohne weiteres denkbar, dass sich bei einem Probelauf der Maschine unter Belastung der für das Ruderversagen ursächliche Fehler der elektrischen Ruderanlage, der seitens der Streitverkündeten nicht dauerhaft beseitigt worden war, gezeigt hätte. Insbesondere hätte auch überprüft werden müssen, ob die Umschaltung auf das Notruder nach der Reparatur noch funktionierte. Nach alledem hat der Beklagte den ihm obliegenden Entlastungsbeweis nicht geführt. Sein Vorbringen in dem nicht nachgelassenen Schriftsatz vom 14.05.2001 gibt dem Senat keinen Anlass zur Wiedereröffnung der mündlichen Verhandlung. Auch wenn das von dem Zeugen M. eingebaute Schütz fabrikneu war und nach der Montage funktionierte, ändert dies nichts daran, dass sich die elektrische Anlage im übrigen infolge unzureichender Wartung in einem

46

mangelhaften Zustand befand, aufgrund dessen es zu dem Ruderversagen gekommen ist. Insoweit hat der Sachverständige Dr. E. zwei Alternativen zum möglichen Unfallverlauf dargestellt, wonach unter anderem der schlechte Zustand der beiden ältesten Schütze BS und SB zu der Havarie geführt haben kann.

Der Beklagte kann sich auch nicht damit entlasten, dass die Notruderanlage beim Wiederaufziehen des Keilriemens nach erfolgter Reparatur noch funktioniert habe. Nach den Feststellungen des Sachverständigen Dr. E. zum möglichen Unfallverlauf hat der in der Steuerelektronik aufgetretene Defekt dazu geführt, dass entweder die Rudermaschine oder die Bremse die Umschaltung auf Handsteuerung blockiert hat. Insoweit ändert sich nichts an der Beurteilung, dass der Beklagte gehalten war, die Mangelfreiheit des elektrischen Systems nach erfolgter Reparatur unter Belastung testen zu lassen. Keinesfalls durfte er darauf vertrauen, dass es ihm dann, wenn die Reparatur nicht zu einer dauerhaften Beseitigung der Mängel geführt hatte und es infolgedessen zu einem erneuten Ruderausfall kam, auf jeden Fall gelingen werde, rechtzeitig auf die Handsteuerung umzuschalten. 47

Nach alledem hat der Beklagte die Havarie schuldhaft verursacht und ist daher verpflichtet, der Klägerin die ihr durch die Sicherung und Bergung des Schiffswracks entstandenen Kosten zu ersetzen. 48

Die der Klägerin zu erstattenden Aufwendungen belaufen sich auf insgesamt 342.756,13 DM, von denen nach Zahlung des Betrages von 19.783,26 DM noch 322.972,87 DM offen stehen. Die Klägerin kann zunächst Erstattung des an die Firma Barthel für die Bergung des Schiffswracks gezahlten Betrages von 321.320,00 DM beanspruchen. Ferner kann sie Ersatz der ihr in diesem Zusammenhang entstandenen Gemeinkosten verlangen, die die Parteien und die Streitverkündete übereinstimmend mit 10.000,00 DM unstreitig gestellt haben. Schließlich hat die Klägerin gegen den Beklagten Anspruch auf Erstattung ihrer Kosten für das Auslegen und Einholen des Wahrschaufloßes zur Sicherung des Wracks in Höhe von 11.436,13 DM. Nach näherer Erläuterung der diesbezüglichen Kosten und Vorlage der entsprechenden Leistungsnachweise durch die Klägerin hat der Beklagte die betreffenden Positionen nicht mehr substantiiert bestritten. Sie sind daher als zugestanden anzusehen. 49

Der Zinsanspruch ist aus dem Gesichtspunkt des Verzuges gemäß §§ 284, 288 BGB a. F. gerechtfertigt. 50

Die Kostenentscheidung folgt aus §§ 92 Abs. 1, 101 Abs. 1 ZPO. Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit beruht auf §§ 708 Nr. 10, 711 S. 1, 108 Abs. 1 ZPO. 51

Streitwert für das Berufungsverfahren: 345.962,00 DM 52

Beschwer des Beklagten: 323.830,00 DM, Beschwer der Klägerin 22.132,00 DM 53