

II ZR 105/62

Verkündet

am 27. Juni 1963

Schorn, Justizangestellter
als Urkundsbeamter der
Geschäftsstelle

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

In dem Rechtsstreit

1. des Schiffseigners Karl G. [REDACTED] in N. [REDACTED],
 2. des Schiffseigners und Schiffsführers Gottfried B. [REDACTED]
in N. [REDACTED],
- Beklagte und Revisionskläger,
- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

gegen

1. die N.V. M. [REDACTED] F. [REDACTED] T. [REDACTED]
[REDACTED] in R. [REDACTED], W. [REDACTED],
- Klägerin und Revisionsbeklagte,
- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -
2. die V. [REDACTED] S. [REDACTED]-Reedereien GmbH in D. [REDACTED]
R. [REDACTED], R. [REDACTED] Straße,
- Nebenintervenientin zu 1,
3. die N.V. G. [REDACTED] H. [REDACTED] S. [REDACTED] M. [REDACTED]
in R. [REDACTED],
- Nebenintervenientin zu 2,
- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

hat der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die
mündliche Verhandlung vom 27. Juni 1963 unter Mitwirkung
des Senatspräsidenten Dr. Fischer und der Bundesrichter
Dr. Nörr, Liesecke, Dr. Reinicke und Dr. Schulze

für Recht erkannt:

- 1 a -

Die Revision der Beklagten gegen das Urteil des 3. Zivilsenats des Oberlandesgerichts - Rheinschiff-fahrtsobergerichts - in Köln vom 22. März 1962 wird auf Kosten der Beklagten, denen auch die Kosten der Nebenintervenientin zu 2 auferlegt werden, zurückge-wiesen.

Von Rechts wegen

- 2 -

Tatbestand:

Die Klägerin ist Eignerin des Tankleichters "C[REDACTED]" (1.317 t). Sie macht mit der Klage Schadensersatzansprüche in Höhe von 13.805,83 hfl geltend wegen eines Schadens, der ihr und der Besatzung durch Beschädigung des Tankleichters bei einer am 5. Februar 1958 bei Niederheimbach kurz unterhalb des Leopoldsteins bei einer Kollision mit dem der Nebenintervenientin zu 2 gehörigen Schleppkahn "G[REDACTED]" (1.328 t, 79,98 m lang, 9,48 m breit) erwachsen ist. Die Ansprüche wegen des Habeschadens eines Matrosen sind der Klägerin abgetreten worden.

Die Klägerin macht den Beklagten zu 2 als verantwortlichen Führer des ihm selbst und dem Beklagten zu 1 gehörigen MS "V[REDACTED] R[REDACTED]" für den Unfall verantwortlich. "V[REDACTED] R[REDACTED]" kam bei einem Kauber Pegelstand von nur 1,49 m beladen zu Berg. In Höhe des Leopoldsteins begegnete ihm ein Talzug, bestehend aus dem der Nebenintervenientin zu 1 gehörigen, leeren MS "H[REDACTED] S[REDACTED]" und dem ebenfalls leeren einzigen Anhangkahn "G[REDACTED]". Dabei kam es zunächst zu einer Kollision zwischen MS "V[REDACTED] R[REDACTED]" und SK "G[REDACTED]". Der Kahn riß ab, trieb ein Stück kopf vor allein zu Tal und landete dann im Fahrwasser unterhalb des Leopoldsteins zwischen seinem Vorder- und seinem Achteranker. Inzwischen kam ein weiterer Schleppzug zu Tal, bestehend aus dem ebenfalls der Klägerin gehörigen MTS "D[REDACTED]" und ihren beiden Kähnen, nämlich backbords TL "C[REDACTED]", steuerbords TL "H[REDACTED]". Alle drei Fahrzeuge waren leer. Dieser Talzug nahm seinen Weg zwischen dem ankernden Kahn "G[REDACTED]" und dem rechten Ufer hindurch. Dabei kollidierte das Backbord-Vorderschiff des TL "C[REDACTED]" mit dem Steuerbord-Achterschiff der schräg, mit dem Kopf mehr zum linken Ufer hin,

Hinweis: Auch Teile der Urteilsammlung sind als Datenbank nach §§ 87a ff. UrhG geschützt.



liegenden SK "G[REDACTED]". Auch in diesem Falle entstanden an beiden Fahrzeugen Schäden. Die Beklagten haben zwar ein fehlerhaftes, für die (erste) Kollision des SK "G[REDACTED]" mit MS "V[REDACTED] R[REDACTED]" ursächliches Verhalten des Beklagten zu 2 nicht mehr bestritten, aber den adäquaten Kausalzusammenhang dieses Verhaltens mit der (zweiten) Kollision zwischen "C[REDACTED]" und "G[REDACTED]" in Abrede gestellt und ein Mitverschulden des "D[REDACTED]"-Schleppzuges behauptet.

Das Rheinschiffahrtsgericht hat die Klage abgewiesen, das Rheinschiffahrtsobergericht hat sie dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Mit der Revision erstreben die Beklagten die Wiederherstellung des erstrichterlichen Urteils. Die Klägerin und die Nebenintervenientin zu 2 bitten um Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe:

I. Das Berufungsgericht geht davon aus, daß den Beklagten zu 2, wie die Beklagten selbst nicht mehr bestritten hätten, ein ursächliches nautisches Verschulden an der ersten Kollision treffe: "V[REDACTED] R[REDACTED]" habe unzulässig überholt und der Talfahrt keinen geeigneten Weg zur Vorbeifahrt gelassen. Im Gegensatz zu dem Verhalten der Beklagten in den Tatsacheninstanzen will die Revision nunmehr ein Verschulden des Beklagten zu 2 überhaupt bestreiten, indem sie behauptet, dem Talzug sei ausreichender Raum zur Begegnung überlassen worden. Dabei legt jedoch die Revision ihrer Ansicht im wesentlichen die Behauptungen der Beklagten zugrunde, denen das Berufungsgericht nicht gefolgt ist. Im angefochtenen

Urteil ist auch kein wesentlicher Prozeßstoff unberücksichtigt geblieben. Die Revision hat vor allem verkannt, daß die Beklagten hätten beweisen müssen, dem Talzug sei unzweifelhaft hinreichender Raum für die Vorbeifahrt gewährt worden (§ 37 Nr. 1 RhSchPVO). Wenn das Berufungsgericht die Überzeugung nicht gewinnen konnte, daß der dem Talzug für das Begegnen gewährte Raum zur Vorbeifahrt unzweifelhaft ausreichte, so geht das zu Lasten der Beklagten.

II. Das Berufungsgericht nimmt im Gegensatz zum Rheinschiffahrtsgericht an, durch das fehlerhafte Verhalten des Beklagten zu 2, das zur ersten Kollision geführt habe, sei auch die zweite Kollision (zwischen "G[REDACTED]" und "C[REDACTED]") adäquat verursacht worden. Mit dem Stilliegen des SK "G[REDACTED]" zwischen seinem Achter- und Buganker sei die vom Beklagten zu 2 verschuldete Gefahrenlage noch nicht behoben gewesen. Der abgerissene leere Kahn sei, im zeitweise sturmartigen Seitenwind schräg verweht, im eigentlichen Fahrwasser in objektiv unzulässiger (§ 67 RhSchPVO), die Schifffahrt gefährdender Weise gelegen. Da linksrheinisch inzwischen der Schleppzug des MS "F[REDACTED]" zu Berg gekommen sei, habe der "D[REDACTED]"-Schleppzug die Vorbeifahrt an der Backbordseite des stillliegenden Schleppkahnes "G[REDACTED]" nicht mehr riskieren können und sei zu seinen höchst gefährlichen Passieren an Steuerbord veranlaßt worden, was dann zum Zusammenstoß des im Anhang von "D[REDACTED]" befindlichen TL "C[REDACTED]" mit "G[REDACTED]" geführt habe.

Der Ursachenzusammenhang im Rechtssinne ist im angefochtenen Urteil zutreffend festgestellt. Daran würde im Gegensatz zu der Auffassung der Revision selbst ein etwaiges

Mitverschulden der Kahnführung von "G[REDACTED]" oder des Schleppzugführers von "D[REDACTED]" an dem Zusammenstoß mit "C[REDACTED]" nichts ändern. Entscheidend ist, daß die von dem Beklagten zu 2 schuldhaft herbeigeführte Gefahrenlage fortbestand. Wenn die Gefahrenlage beteiligte Schiffsführer zwingt, Entschlüsse zu fassen, die sich im Verlauf der Ereignisse als falsch herausstellen, oder wenn sie Anlaß hätte geben müssen, Überlegungen (hier etwa hinsichtlich des Aufpackens durch MS "V[REDACTED]") anzustellen, die ein Handeln geboten hätten, das dann tatsächlich unterlassen wurde, so wird hierdurch der Ursachenzusammenhang im Rechtssinne grundsätzlich nicht berührt. Denn die Lebenserfahrung zeigt, daß in einer Gefahrenlage häufig falsch, auch fahrlässig falsch gehandelt wird. Ein grob fahrlässig falsches Handeln, mit dem nach der Lebenserfahrung nicht gerechnet werden und das u.U. der Annahme des ursächlichen Zusammenhangs im Rechtssinne entgegenstehen könnte, kommt hier nicht in Frage.

III. 1. Die Revision will ein Mitverschulden des "D[REDACTED]"-Schleppzuges darin sehen, daß dieser nicht an Backbord des ankernden Kahnes "G[REDACTED]" vorbeigefahren sei, obwohl dort die Vorbeifahrt möglich gewesen sei. Damit setzt sich die Revision in Gegensatz zu der Feststellung im angefochtenen Urteil, dem Schleppzugführer von "D[REDACTED]" sei, da linksrheinisch Bergfahrt aufgekommen sei, nur noch der Weg zwischen "G[REDACTED]" und dem rechten Ufer übrig geblieben. Die Beweiswürdigung des Berufungsgerichts, die keinen Rechtsfehler erkennen läßt, muß die Revision hinnehmen.

2. Neu ist der von der Revision gegen den Schleppzugführer von "D[REDACTED]" erhobene Vorwurf, er hätte mit seinem Schleppzug bereits aufdrehen müssen, als er das Abreißen des

SK "G [REDACTED]" bemerkt habe. Dem kann schon deshalb nicht gefolgt werden, da nach der Feststellung im angefochtenen Urteil (S. 18) die Besatzung von "D [REDACTED]" das Abreißen nicht gesehen hat, außerdem aber die Beklagten nicht behauptet und bewiesen haben, daß ein rechtzeitiges Aufdrehen des Schleppzuges mit seinen beiden aneinandergesetzten langen Anhängen angesichts der links- und rechtsrheinisch entgegengerichteten Bergfahrt bei dem sturmartigen Seitenwind überhaupt möglich gewesen wäre.

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

Dr.Fischer Dr.Nörr Liesecke Dr.Reinicke Dr.Schulze