

2.

Wenn die Talfahrer bei unsichtigem Wetter (hier wegen einer unterhalb erkennbaren Nebelwand) die Fahrt wegen des Verbots, in den Nebel hineinzufahren, alsbald einstellen müssen, darf ein Schiff den oder die vorausfahrenden Talfahrer in der Regel nicht überholen.

BGH, Urt. v. 16. Januar 1969 - II ZR 118/67 - Rheinschiffahrts-  
obergericht Köln  
Rheinschiffahrts-  
gericht St. Goar

# BUNDESGERICHTSHOF

## IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 118/67

### URTEIL

Verkündet am

16. Januar 1969  
Kaufmann,  
Justizangestellte  
als Urkundsbeamter  
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der S [REDACTED] Reederei AG mit Sitz in B [REDACTED],  
vertreten durch ihren Vorstand daselbst, B [REDACTED], R [REDACTED]-  
[REDACTED],

Klägerin und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigte: Rechtsanwälte Dr. [REDACTED] und  
Dr. [REDACTED] -

gegen

1. die Reederei T [REDACTED] AG mit Sitz in B [REDACTED], S [REDACTED]  
V [REDACTED],  
vertreten durch ihren Vorstand, als Eigentümerin des  
MTS "Goeland",
2. den Kapitän G. G [REDACTED] vom MTS "Goeland",  
zu laden bei der Beklagten zu 1, wohnhaft in A [REDACTED],  
S [REDACTED] L [REDACTED],

Beklagten und Revisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

- 2 -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 2. Dezember 1968 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Dr. Kuhn und der Bundesrichter Dr. Nörr, Liesecke, Dr. Schulze und Fleck

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Klägerin werden das Urteil des Rheinschiffahrtsobergerichts in Köln vom 28. April 1967 aufgehoben und das Urteil des Rheinschiffahrtsgerichts St. Goar vom 30. November 1966 teilweise abgeändert.

Der Klageanspruch ist zur Hälfte dem Grunde nach gerechtfertigt. Im übrigen wird die Klage abgewiesen.

Von den Kosten der Berufungs- und Revisionsinstanz hat die Klägerin die Hälfte zu tragen.

Zur Entscheidung über den Betrag des Klageanspruchs, soweit er dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt ist, wird die Sache an das Rheinschiffahrtsgericht St. Goar zurückverwiesen, dem auch die Entscheidung über die restlichen Kosten des Berufungs- und Revisionsverfahrens übertragen wird.

Von Rechts wegen



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



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

Tatbestand:

Das der Klägerin gehörende MS "Vicosoprano" (1211 t, 80 m lang, mit 470 t beladen) befand sich am 4. Dezember 1963 auf der Talfahrt im Raum Bendorf. Vor ihm fuhr MS "Bielersee". Etwa bei der Autobahnbrücke (Rhkm 598,42) überholte das der Beklagten zu 1 gehörende und von dem Beklagten zu 2 geführte MTS "Goeland" (846 t, 67 m lang) das MS "Vicosoprano" und setzte sich nach Beendigung des Überholmanövers zwischen die beiden Talfahrer. Wegen unsichtigen Wetters drehten MS "Bielersee" und MTS "Goeland" auf oder leiteten jedenfalls das Aufdrehmanöver ein. Das anschließend zu Tal kommende MS "Vicosoprano" stieß gegen 13 Uhr bei der Saynbachmündung (km 600,00) im Nebel zunächst gegen das dort anhaltende MS "Margarethe Vogelsang" und sodann gegen das unmittelbar dahinter, etwas versetzt zum rechten Ufer ebenfalls anhaltende MS "Elisa". Dabei wurden alle drei Fahrzeuge beschädigt.

Die Klägerin nimmt wegen ihres mit 19 499,15 sfr nebst 4 % Zinsen seit dem 20. März 1966 bezifferten Schadens die Beklagten als Gesamtschuldner - die Beklagte zu 1 in dinglicher und beschränkt persönlicher Haftung - in Anspruch. Sie behauptet, MTS "Goeland" habe trotz der beim Überholen erkennbaren, stromabwärts liegenden Nebelwand ihr Schiff in unzulässiger Weise überholt und sich in die nur 200 m betragende Lücke zwischen "Bielersee" und "Vicosoprano" gesetzt. Dadurch habe "Goeland" ihrem Schiff die einzige dort vorhandene Aufdrehmöglichkeit über Backbord hinter dem aufdrehenden MS "Bielersee" genommen mit der Folge, daß "Vicosoprano" gegen die beiden anhaltenden Fahrzeuge geraten sei.

Die Beklagten sind dem entgegengetreten.

Die beiden Vorinstanzen haben die Klage abgewiesen. Mit der Revision, um deren Zurückweisung die Beklagten bitten, verfolgt die Klägerin ihren Klageantrag weiter.

Entscheidungsgründe:

I. Das Berufungsgericht führt aus:

Schon vor Beginn des Überholmanövers des MTS "Goeland" habe die Sicht nur 200 m betragen. Die Sichtverhältnisse hätten sich weiter verschlechtert, bevor "Goeland" überholt habe. Frühzeitig, auf eine beträchtliche Strecke, habe von oben her wahrgenommen werden können, daß unterhalb der Brücke eine Nebelwand gestanden habe; in diesem dichten Nebel hätten "Elisa" und "Margarethe Vogelsang" gelegen. Damit sei die Behauptung der Beklagten widerlegt, eine Sichtverschlechterung, die eine Einstellung der Talfahrt erforderlich gemacht habe, sei erst nach Beendigung des Überholmanövers eingetreten. Auf "Goeland" habe man damit rechnen müssen, daß die vorausfahrenden Talfahrer sobald wie möglich eine Aufdrehmöglichkeit suchen würden, um die Talfahrt einzustellen, bevor sie in den dichten Nebel gelangten. MTS "Goeland" habe, indem es überholte, eine im dicht belegten Revier vorhandene Lücke genutzt, um noch vor dem ihm nunmehr nachfolgenden MS "Vicosoprano" selbst aufzudrehen. Dabei habe sich "Goeland" dem vorausfahrenden MS "Bielersee" auf eine Entfernung von weniger als 120 m genähert. Nach dem Überholen von "Goeland" sei MS "Bielersee" noch 300 bis 400 oder 500 m weiter zu Tal gefahren, bevor zunächst "Bielersee" in Höhe der anhaltenden MS "Margarethe Vogelsang" und "Elisa" und dann auch "Goeland" aufgedreht hätten.

Ob MTS "Goeland" die Vorschrift des § 51 Nr. 2 RhSchPVO verletzt habe, sei unerheblich, da diese Vorschrift Auffahrunfälle verhindern wolle, auf den hier entstandenen Schaden aber sich der Schutzzweck dieser Vorschrift nicht erstrecke. Gegen §§ 37, 42 RhSchPVO habe der beklagte Schiffsführer nicht verstoßen, da für das Überholen hinreichender Raum zur Verfügung gestanden habe und von dem Überholmanöver als solchem keine Gefahr ausgegangen sei. An einem räumlichen und zeitlichen Zusammenhang zwischen dem Überholen und der Kollision fehle es, da "Goeland" nach beendetem Überholmanöver mehrere 100 m in ganz langsamer Fahrt zurückgelegt habe, ohne daß es hierbei irgendeiner für ein Überholmanöver typischen Gefahr ausgesetzt gewesen sei. Ein unfallursächlich Verstoß gegen § 80 Nr. 2 RhSchPVO scheide ebenfalls aus, da die Fortsetzung der Fahrt des MTS "Goeland" keinen Schaden herbeigeführt habe, dieses vielmehr noch rechtzeitig im Nebel ständig geworden sei. Der beklagte Schiffsführer habe schließlich durch seine Fahrweise nicht gegen die ihm nach § 4 RhSchPVO obliegende Sorgfaltspflicht verstoßen, auch wenn man davon ausgehe, daß er wegen seines Überholens dem MS "Vicosoprano" die einzige noch verbleibende Möglichkeit genommen "hat", die Talfahrt durch Aufdrehen einzustellen, nachdem die eingetretene Sichtverschlechterung dies erforderlich gemacht habe. Der Beklagte habe diese Möglichkeit für sich nutzen und es dem nachfolgenden MS "Vicosoprano" überlassen dürfen, die gebotene Fahrteinstellung auf andere Weise vorzunehmen. "Vicosoprano" habe die Möglichkeit gehabt, kopfvor zu landen. Aber selbst wenn in der Verkürzung der Aufdrehmöglichkeit für "Vicosoprano" ein Verschulden des Beklagten zu erblicken wäre, wäre der Verstoß des Beklagten gegen § 4 RhSchPVO nicht Unfallursache, da nicht mit Sicherheit auszuschließen sei, daß MS "Vicosoprano" auch ohne das Überholmanöver von "Goeland" die Fahrt bis zu dem Zeitpunkt fortgesetzt hätte, als sein Schiffsführer

den Talweg durch die anhaltenden Bergfahrer versperrt gesehen hätte. Im übrigen hätte es nahegelegen, daß "Vicosoprano" durch Abgabe eines Sperrsignals das Überholen verhindert hätte, wenn es hätte aufdrehen wollen.

II. Gegen diese Ausführungen wendet sich die Revision teilweise mit Recht.

Als der Beklagte frühzeitig in beträchtlicher Entfernung die Nebelwand wahrnahm oder hätte wahrnehmen können, mußte er damit rechnen, daß die beiden anderen Talfahrer die nächste Möglichkeit zum Aufdrehen nutzen würden. Davon geht auch das Berufungsgericht aus. Die Vorschrift des § 80 Nr. 1 und 2 RhSchPVO, die nautische Sorgfaltspflicht und die Rücksichtnahme auf die beiden anderen Talfahrer, die ihre Geschwindigkeit der Vorschrift des § 80 Nr. 1 RhSchPVO entsprechend herabgesetzt hatten, geboten es, daß auch das MTS "Goeland" seine Geschwindigkeit in dem stark belegten Revier entsprechend verminderte und seine Fahrt rechtzeitig einstellte. Statt dessen hat der Beklagte die ganz langsame Fahrweise der beiden anderen Talfahrer dazu ausgenutzt, um "Vicosoprano" zu überholen und sich in die Lücke der beiden anderen Fahrzeuge unter Mißachtung der Vorschrift des § 51 Nr. 2 RhSchPVO zu setzen. Durch das nun weit engere Hintereinanderfahren der drei Schiffe ist die bei unsichtigem Wetter bestehende Gefahrenlage vergrößert worden. Es kann dahingestellt bleiben, ob der Beklagte den Vorschriften des § 37 Nr. 4 oder § 42 Nr. 1 RhSchPVO zuwider gehandelt hat. Wenn auch das Gesetz ein Überholen bei unsichtigem Wetter nicht grundsätzlich verbietet, so kann ein Überholen in der Regel dann nicht zugelassen werden, wenn angesichts der Sichtverschlechterung (hier der erkennbaren Nebelwand) die vorausfahrenden Schiffe die Fahrt wegen des Verbotes, in den Nebel hineinzufahren, einstellen müssen und daher nach Aufdrehmöglichkeiten suchen.

Wäre der Beklagte in Beachtung seiner nautischen Sorgfaltspflicht hinter dem MS "Vicosoprano" zurückgeblieben, so hätte dieses Schiff die Möglichkeit gehabt, an der Stelle aufzudrehen, an der "Goeland" tatsächlich aufgedreht hat.

Das Revisionsgericht entnimmt dem Zusammenhang der Entscheidungsgründe des Berufungsurteils die Feststellung des Berufungsgerichts, daß von dem Zeitpunkt an, als "Goeland" zum Überholen ansetzte, die einzig mögliche Aufdrehstelle für die Talfahrt sich dort befand, wo "Bielersee" dann tatsächlich aufgedreht hat. Das stimmt auch mit dem eindeutigen Beweisergebnis überein (Aussage des Schiffsführers H. D. [REDACTED] von MS "Bielersee", der darüber hinaus bekundet hat, er habe nach seinem Aufdrehen sofort seine Fahrt zu Berg aufgenommen, damit andere Fahrzeuge Platz hätten). Diese Aufdrehstelle hat "Goeland" für sich ausgenutzt und damit dem MS "Vicosoprano" die Möglichkeit zum Aufdrehen genommen. Bei dieser Sachlage hat das Berufungsgericht rechtsirrtümlich den ursächlichen Zusammenhang zwischen der Fahrweise des Beklagten und den Kollisionen als nicht erwiesen angesehen. Der Umstand, daß "Bielersee" und "Goeland" nach dem Überholen von "Goeland" noch 300 bis 500 m weitergefahren sind, bis sie eine für das Aufdrehen geeignete Stelle gefunden haben, schließt den ursächlichen Zusammenhang nicht aus, da schon nach der Wahrnehmbarkeit der Nebelwand die Pflicht zur Fahrtverminderung auf das Mindestmaß und alsbaldigen Einstellung der Fahrt bestand. Auch wird der ursächliche Zusammenhang zwischen der Fahrweise von "Goeland" und den Kollisionen nicht dadurch berührt, daß "Vicosoprano" auf der Suche nach einer Aufdrehmöglichkeit weiter unterhalb verbotswidrig die Fahrt fortgesetzt hat, statt durch Länden kopfvor anzuhalten. Wenn der Geschädigte in der

für ihn vom Schädiger geschaffenen Gefahrenlage sich selbst fahrlässigerweise falsch verhält, so wird hierdurch die Verantwortlichkeit des Schädigers nicht beseitigt. Solange ein Talfahrer, der die Fahrt einstellen will, den sichereren Weg des Aufdrehens hat, vermeidet er das Länden kopfvor, das nicht immer zu dem gewünschten Erfolg der alsbaldigen Fahrteinstellung führt. Es ist eine Erfahrungstatsache, daß ein Talfahrer in solchen Fällen auf der Suche nach einer Aufdrehmöglichkeit verbotswidrig weiterfährt und dadurch in die Nebelwand gerät. Dieser Fehler hebt aber nicht die Verantwortlichkeit desjenigen auf, der den Talfahrer in diese Lage gebracht hat. Schließlich kann dem Berufungsgericht auch nicht darin gefolgt werden, daß es meint, nicht mit Sicherheit ausschließen zu können, daß das MS "Vicosoprano" seine Fahrt auch ohne das Überholmanöver von "Goeland" bis zu dem Zeitpunkt fortgesetzt hätte, als sein Schiffsführer den Talweg durch die anhaltenden Bergfahrer versperrt sah. Es widerspricht der Lebenserfahrung, daß ein Schiffsführer, wenn ihm nahezu jede Sicht genommen ist - nach der Aussage des Matrosen Klaus Dietz von MS "Bielersee" betrug die Sicht beim Aufdrehen dieses Schiffes nur noch 20 bis 40 m, nach den Angaben der Beklagten 80 bis 100 m -, seine Fahrt fortsetzt, wenn er eine Möglichkeit zum Aufdrehen hat. Um ein derart unvernünftiges Verhalten einem Schiffsführer zuzutrauen, müssen schon ganz besondere, schwerwiegende Umstände vorliegen. Tatsächlich hat auch der Schiffsführer von "Vicosoprano" bei seinen Vernehmungen bekundet, er habe aufdrehen wollen. Es besteht kein genügender Anhaltspunkt dafür, daß er nicht ebenso wie "Goeland" an der Aufdrehstelle von "Goeland" aufgedreht hätte, wenn er sich unmittelbar hinter "Bielersee" befunden hätte und nicht durch das Dazwischenfahren von "Goeland" gehindert worden wäre, an dieser Stelle aufzudrehen. Selbst wenn man mit dem Berufungsgericht die

Behauptung des Schiffsführers von "Vicosoprano", er habe Aufdrehsignal gegeben, nicht für bewiesen ansieht, kann dies nicht entscheidend gegen seine Behauptung, er habe aufdrehen wollen, verwertet werden. Solange "Vicosoprano" hinter "Bielersee" und "Goeland" fuhr und diese Schiffe selbst keine Möglichkeit zum Aufdrehen hatten, wäre die Abgabe eines solchen Signals durch "Vicosoprano" zwecklos gewesen, zumal nicht festgestellt ist, daß dem MS "Vicosoprano" offensichtlich ein weiterer Talfahrer folgte. Als aber "Bielersee" aufdrehte, hat sich das Unfallgeschehen in ganz kurzer Zeit abgespielt. Der Umstand, daß "Vicosoprano" gestreckt oder in leichter Schräghaltung auf die anhaltenden Bergfahrer zugekommen ist, kann ebenfalls nicht gegen die Aufdrehabsticht des Schiffsführers von "Vicosoprano" ins Feld geführt werden. Da "Vicosoprano" bis zu diesem Zeitpunkt keine Möglichkeit zum Aufdrehen hatte, konnte er nicht anders fahren, wenn er - statt kopfvor zu länden - nach einer zum Aufdrehen geeigneten Stelle weiter unterhalb suchte.

Hiernach hat der Beklagte die Kollisionen schuldhaft herbeigeführt.

Aber auch der Schiffsführer von "Vicosoprano" hat die Havarie mitverschuldet, da er seiner Pflicht zur Fahrt-einstellung durch Länden kopfvor nicht nachgekommen ist. Weder die Größe und der Beladungszustand seines Schiffes noch die ihm bis zum Erreichen der Nebelwand verfügbare Strecke haben ihm das Länden kopfvor unmöglich gemacht. Die Fortsetzung der Fahrt in der Nebelwand barg erfahrungsgemäß weit größere Risiken in sich als ein Länden kopfvor vor dem Erreichen der Wand. Der weiter gegen den Führer von "Vicosoprano" zu erhebende Vorwurf, das MTS nicht durch Sperrsignal von dem Überholen abgehalten zu haben,

wiegt nicht schwer, da der Beklagte die durch sein Überholen erhöhte Gefahrenlage für "Vicosoprano" ebenso erkennen konnte wie der Führer von "Vicosoprano".

Da nach dem festgestellten Sachverhalt auch die Schuldabwägung zur Endentscheidung im Sinne eines Grundurteils reif ist, hat das Revisionsgericht diese Abwägung selbst vorzunehmen. Der Beklagte hat in einer Gefahrenlage unter Vernachlässigung seiner nautischen Sorgfaltspflicht rücksichtslos gehandelt. Aber auch das Verschulden des Schiffsführers von "Vicosoprano", der trotz fehlender Sicht die Fahrt fortsetzte, statt kopfvor zu landen, fällt erheblich ins Gewicht. Nach der Sachlage kann nicht angenommen werden, daß das Verschulden des einen das des anderen überwiegt. Daraus ergibt sich die Verpflichtung der Beklagten, dem Grunde nach die Hälfte des mit der Klage geltend gemachten Schadens zu tragen.

Hiernach war zu entscheiden wie geschehen.

Dr. Kuhn      Dr. Nörr      Liesecke      Dr. Schulze      Fleck