

3

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 137/73

URTEIL

Verkündet am
21. April 1975
Kaufmann,
Justizangestellte
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der N-De- und Ha-Br-Versicherungs-AG,
vertreten durch den Vorstand Alfred H-, Ha-,
A- W-,

Klägerin und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. -

gegen

die Firma K- & Co., Inhaber Alex K-, M-,
Mi- Bl-,

Beklagte und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 21. April 1975 durch den Vorsitzenden Richter Stimpel und die Richter Fleck, Dr. Bauer, Dr. Kellermann und Dr. Skibbe

für Recht erkannt:

Die Revision gegen das Urteil des Rheinschiffahrtsobergerichts Karlsruhe vom 31. Juli 1973 wird auf Kosten der Klägerin zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Am 26. Februar 1969 fuhr das von der Klägerin gegen die Gefahren der Schifffahrt versicherte MS "We [REDACTED]" (65 m lang; 7,40 m breit; 641 t; 230 PS) auf dem Oberrhein mit einer Ladung von 551 t Kies zu Tal. Die Sichtweite war infolge Nebels vermindert. Gegen 14.30 Uhr kollidierte das Fahrzeug auf Höhe des rechtsrheinisch liegenden Th [REDACTED] (Strom-km 411 bis 412,4) zwischen Strom-km 412 und 412,2 mit dem leer zu Berg kommenden MS "Ch [REDACTED] K [REDACTED]" (67 m lang; 7,45 m breit; 739 t; 750 PS), dessen Eignerin die Beklagte ist. Dabei wurde MS "We [REDACTED]" nicht unerheblich beschädigt.

Die Klägerin verlangt - aus abgetretenem oder übergegangenem Recht - von der Beklagten die Unfallschäden der Interessenten des MS "We [REDACTED]" ersetzt. Sie hat beantragt, die Beklagten zur Zahlung von 53.086,50 DM nebst Zinsen zu verurteilen, und zwar dinglich haftend mit

- 3 -

MS "Ch[REDACTED] K[REDACTED]" sowie im Rahmen des § 114 BinnSchG persönlich haftend. Nach ihrem Vorbringen hat die Führung des MS "Ch[REDACTED] K[REDACTED]" die Kollision mit MS "We[REDACTED]" im wesentlichen dadurch verschuldet, daß sie entgegen der dem Talfahrer erteilten und von diesem auch befolgten Weisung, an Steuerbord vorbeizufahren, mit Steuerbordkurs in dessen Steuerbordseite hineingefahren sei.

Demgegenüber hat die Beklagte, die Klagabweisung beantragt hat, zum Unfallverlauf vorgetragen: MS "We[REDACTED]" habe mit hoher Fahrtstufe zunächst bei Strom-km 411,5 das MS "J[REDACTED] F[REDACTED]" an dessen Steuerbordseite überholt. Sodann habe es sich - rechtsrheinisch fahrend - dem auf dieser Stromseite zu Berg kommenden MS "G[REDACTED] Kl[REDACTED]" genähert, in dessen Kiellinie MS "Ch[REDACTED] K[REDACTED]" gefolgt sei. Beide Bergfahrer hätten der Talfahrt den Weg zu einer Steuerbordbegegnung gewiesen. Trotzdem habe MS "We[REDACTED]" seinen rechtsrheinischen Kurs beibehalten. Hierdurch habe die Gefahr einer Kopf auf Kopf Kollision zwischen MS "We[REDACTED]" und MS "G[REDACTED] Kl[REDACTED]" bestanden. Deshalb habe dieses Fahrzeug im letzten Augenblick die blaue Seitenflagge eingezogen, das weiße Blinklicht gelöscht und den Kurs hart nach Steuerbord geändert. Den Grund für sein Verhalten habe das nachfolgende MS "Ch[REDACTED] K[REDACTED]" erst erkennen können, als das bis dahin durch MS "G[REDACTED] Kl[REDACTED]" verdeckte MS "We[REDACTED]" an dessen Backbordseite hervorgekommen sei. Auch nunmehr sei der Talfahrer erneut unter Mißachtung der Kursweisung der Bergfahrt rechtsrheinisch verblieben, so daß er mit MS "Ch[REDACTED] K[REDACTED]", das sich entsprechend seiner Kursweisung verhalten habe, kollidiert sei.

Die Beklagte hat MS "We[REDACTED]" in Kenntnis der Klageforderung zu neuen Reisen ausgesandt.



Das Rheinschiffahrtsgericht und das Rheinschiffahrts-
obergericht haben den Klageanspruch - unter Abweisung im
übrigen - dem Grunde nach zu 1/4 für gerechtfertigt
erklärt. Mit der Revision, deren Zurückweisung die Beklagte
beantragt, verfolgt die Klägerin den abgewiesenen Teil der
Klage weiter.

Entscheidungsgründe:

1. Das Berufungsgericht hat zum Unfallverlauf fest-
gestellt:

MS "G■■■■ Kl■■■" habe die rechte Seite des Fahrwassers
benutzt. Ihm sei bei einer Sichtweite von nicht mehr als
400 m MS "Ch■■■■ K■■■" in einem Abstand von 200 bis
300 m auf etwa gleichem Kurs gefolgt. Beide Fahrzeuge
hätten den Th■■■■ umfahren, wobei sich MS "Ch■■■■
K■■■" etwas näher zum Grund hin gehalten habe als
MS "G■■■ Kl■■■". Dicht am Th■■■■ sei auch der Kurs
von MS "We■■■" verlaufen. Dieses Fahrzeug habe mit - wegen
der eingeschränkten Sicht - überhöhter Geschwindigkeit
MS "F■■■■" überholt. Sodann habe es diese Geschwindig-
keit beibehalten. Infolge seiner unvorsichtigen Fahrweise
habe es, als MS "G■■■ Kl■■■" aus dem Nebel aufgetaucht
sei, Schwierigkeiten gehabt, sich auf den Bergfahrer ein-
zustellen; insbesondere sei sein Kurs beim Abstoppen
unsicher geworden. In dieser Lage habe seine Führung sich
entschlossen, weisungswidrig an der Backbordseite des
MS "G■■■ Kl■■■" vorbeizufahren, wo "auch noch etwas Raum
für eine Begegnung" verfügbar gewesen sei. Als das die
Führung des MS "G■■■ Kl■■■" bemerkt habe, habe sie das
Blinklicht gelöscht und sei nach linksrheinisch aus-
gewichen. Darauf habe MS "We■■■" das MS "G■■■ Kl■■■"
an dessen Backbordseite passiert. Nunmehr sei der Tal-
fahrer erstmals für die Führung des MS "Ch■■■■ K■■■"

sichtbar geworden. Sein Auftauchen an der Backbordseite des MS "G[REDACTED] Kl[REDACTED]" sowie dessen Ausweichmanöver nach Steuerbord hätten diese unsicher gemacht, weil es fraglich gewesen sei, ob der Talfahrer angesichts des nur 200 bis 300 m betragenden Abstandes von MS "Ch[REDACTED] K[REDACTED]" zu MS "G[REDACTED] Kl[REDACTED]" an der Steuerbordseite des zweiten Bergfahrers vorbeifahren könne. Das habe die Führung des MS "Ch[REDACTED] K[REDACTED]" veranlaßt, zunächst das weiße Blinklicht zu löschen und den Kurs - wie das vorauslaufende MS "G[REDACTED] Kl[REDACTED]" - nach linksrheinisch zu ändern. Wenig später habe sie jedoch wieder geblinkt, den Steuerbordkurs allerdings beibehalten. Da aber MS "We[REDACTED]" der ursprünglichen und sodann durch das erneute Zeigen des weißen Blinklichts auf MS "Ch[REDACTED] K[REDACTED]" wieder gegebenen Weisung, an dessen Steuerbordseite vorbeizufahren, gefolgt und deshalb ebenfalls in Richtung zum linken Ufer gefahren sei, sei es in der Mitte des Fahrwassers oder noch weiter zum linken Ufer hin in der Weise zur Kollision gekommen, daß der Bergfahrer mit einer Steuerbordschräglage von etwa 35° in die Steuerbordseite des Talfahrers hineingefahren sei, der seinerseits eine Backbordschräglage von etwa 45° aufgewiesen habe. Dabei hätte die Geschwindigkeit des MS "Ch[REDACTED] K[REDACTED]" 12 km/st und die des MS "We[REDACTED]" noch 15 km/st betragen.

2. Nach Ansicht des Berufungsgerichts hat die Führung des MS "Ch[REDACTED] K[REDACTED]" die Kollision mit MS "We[REDACTED]" durch zwei Fehler verschuldet. Zum einen sei sie mit unverminderter Geschwindigkeit weitergefahren - anstatt zu stoppen und zurückzuschlagen -, als MS "We[REDACTED]" auf der Backbordseite des MS "G[REDACTED] Kl[REDACTED]" und damit in dem Kurs ihres Fahrzeugs aufgetaucht sei (Verstoß gegen § 4 RheinSchPolVO 1954). Zum anderen habe sie den Kurs nach Steuerbord geändert und sei damit von dem durch das

beiderseitige Zeigen des weißen Blinklichts festgelegten Begegnungskurs abgewichen (Verstoß gegen § 37 Nr. 3 RheinSchPOLVO 1954). Dem ist in beiden Punkten zuzustimmen.

3. Das Berufungsgericht meint weiter, daß auch die Führung des MS "We [REDACTED]" den Schiffszusammenstoß verschuldet habe. Ihr sei zunächst vorzuwerfen, daß sie trotz der durch Nebel verminderten Sicht die Fahrt zum Überholen des MS "J [REDACTED] F [REDACTED]" stark erhöht und diese Geschwindigkeit bis zum Insichtkommen des MS "G [REDACTED] Kl [REDACTED]" beibehalten habe (Verstoß gegen § 80 Nr. 1 Abs. 1 Satz 1 RheinSchPolVO 1954). Ferner sei ihr zum Vorwurf zu machen, daß sie die Weisung des MS "G [REDACTED] Kl [REDACTED]", an der Steuerbordseite vorbeizufahren, nicht befolgt habe (Verstoß gegen § 39 Nr. 1 RheinSchPolVO 1954). Beide Fehler seien für die Kollision auch adäquat ursächlich gewesen. Sie hätten bewirkt, daß MS "G [REDACTED] Kl [REDACTED]" den anfänglich verfolgten Weg nach linksrheinisch hin verlassen habe und MS "We [REDACTED]" für MS "Ch [REDACTED] K [REDACTED]" an der Backbordseite des MS "G [REDACTED] Kl [REDACTED]" aufgetaucht sei, wodurch sich für die Führung des MS "Ch [REDACTED] K [REDACTED]" eine unklare Lage ergeben habe, in der sie nun ihrerseits nautisch falsch gehandelt habe.

Die Revision vermag nicht ernsthaft zu bezweifeln, daß die Vorwürfe, die das Berufungsgericht der Führung des MS "We [REDACTED]" macht, berechtigt sind. Sie wendet sich jedoch dagegen, daß die der Führung des MS "We [REDACTED]" angelasteten Fehler für die Kollision adäquat ursächlich gewesen seien. Nach ihrer Ansicht haben diese Fehler mit dem nautisch falschen Handeln auf MS "Ch [REDACTED] K [REDACTED]" nichts zu tun, da letzteres sich zu einem Zeitpunkt abgespielt habe, in dem es durch das Verhalten des MS "We [REDACTED]" überhaupt nicht hätte beeinflußt werden können. Daran ist richtig, daß das vorauslaufende leere

MS "G[REDACTED] Kl[REDACTED]" das tief abgeladene MS "We[REDACTED]" für die Führung des MS "Ch[REDACTED] K[REDACTED]" verdeckte, als sich der Talfahrer mit überhöhter Geschwindigkeit dem ersten Bergfahrer näherte, beim Abstoppen in der Kursführung unsicher wurde und sich darauf den Weg zu einer Backbordbegegnung erzwang. Daraus folgt jedoch nicht, daß zwischen diesem Verhalten des MS "We[REDACTED]" und dem Schiffszusammenstoß kein adäquater Ursachenzusammenhang bestanden haben kann. Insoweit ist in erster Linie zu bedenken, daß zwischen der falschen Fahrweise eines Fahrzeugs und den Fehlern eines zweiten Fahrzeugs ein adäquater Zusammenhang auch dann zu bejahen ist, wenn das zweite Fahrzeug das erste zwar zunächst nicht sehen kann, sodann aber durch dessen Verhalten in eine unklare Lage gerät, in der es erfahrungsgemäß zu solchen Fehlern kommen kann, wie sie die Führung des MS "Ch[REDACTED] K[REDACTED]" gemacht hat. Ferner war die Lage für MS "Ch[REDACTED] K[REDACTED]" nach dem angefochtenen Urteil nicht deshalb unklar, weil die Führung des MS "We[REDACTED]" während der Annäherung ihres Fahrzeugs an MS "G[REDACTED] Kl[REDACTED]" fehlerhaft gehandelt hatte, sondern weil sie wegen ihres falschen nautischen Verhaltens an der Backbordseite dieses Fahrzeugs vor dem ihm in einem Abstand von 200 bis 300 m folgenden MS "Ch[REDACTED] K[REDACTED]" auftauchte, hierbei eine Geschwindigkeit von immerhin noch 15 km/st innehielt, so daß es, wie das Berufungsgericht ausgeführt hat, fraglich sein konnte, ob der Talfahrer in der Lage war, den für eine Steuerbordbegegnung mit MS "Ch[REDACTED] K[REDACTED]" notwendigen Kurswechsel - jedenfalls gefahrlos - zu vollziehen. Diese Erwägung des Berufungsgerichts ist auch nicht, wie die Revision meint, deshalb unverständlich, weil MS "We[REDACTED]" das weiße Blinklicht des MS "Ch[REDACTED] K[REDACTED]" erwidert und damit zu erkennen gegeben habe, daß es dessen Weisung, an der Steuerbordseite vorbeizufahren, befolgen werde. Denn hier geht es darum, ob der Talfahrer dazu unter den besonderen Umständen des Falles auch

tatsächlich ohne Gefahr in der Lage war. Soweit aber die Revision mit einer Rüge aus § 286 ZPO vorbringt, MS "We" müsse für MS "Ch" K" bereits auf eine Entfernung von wenigstens 400 m und nicht, wie das Berufungsgericht irrtümlich angenommen habe, auf lediglich 200 bis 300 m sichtbar gewesen sein, ist ihr entgegenzuhalten, daß sie die zu diesem Punkte herangezogene Aussage des Schiffers Ko von MS "Ch" K" mißversteht. Dessen Angabe, er habe den Talfahrer erst gesehen, als er hinter der Backbordseite des (in Steuerbordschräglage nach links-rheinisch ausweichenden) MS "G Kl" hervorgekommen sei, beinhaltet nicht, daß er sich beim Insichtkommen noch oberhalb des ersten Bergfahrers befunden habe.

4. Zu der Schwere des auf beiden Seiten obwaltenden Verschuldens (vgl. § 92 a. F. BinnSchG, § 736 Abs. 1 HGB) hat das Berufungsgericht erwogen, daß die "in der leichtfertigen Fahrweise des MS 'We' liegende Schuld" erheblich stärker zu bewerten sei als die Fehler der Führung des MS "Ch" K"; insbesondere sei dem gegen diese zu richtenden Vorwurf, den Kurs ihres Fahrzeugs unter Mißachtung des festgelegten Begegnungskurses nach Steuerbord geändert zu haben, ein vermindertes Gewicht beizulegen, weil das lediglich die Folge der "verwirrenden Fahrweise des MS 'We' bei dessen Begegnung mit MS 'G Kl'" gewesen sei. Deshalb sei es angemessen, daß der Talfahrer 3/4 seines Kollisionsschadens selbst zu tragen habe und damit die Klägerin von der Beklagten nur 1/4 dieses Schadens ersetzt verlangen könne.

Auch gegen diese im wesentlichen auf tatsächlichem Gebiete liegende Ausführungen wendet sich die Revision ohne Erfolg. Sie tragen zutreffend dem Umstand Rechnung, daß es allein der Talfahrer war, der durch seine bei dem unsichtigen Wetter unverantwortliche Fahrweise eine Lage

geschaffen hat, in der sein Auftauchen in rascher Fahrt an der Backbordseite des MS "G[REDACTED] Kl[REDACTED]" für die Führung des MS "Ch[REDACTED] K[REDACTED]" "verwirrend" war und bewirkte, daß diese nun ihrerseits falsch handelte.

Nach alledem war die Revision zurückzuweisen.

Stimpel

Fleck

Dr. Bauer

Dr. Kellermann

Dr. Skibbe