

# BUNDESGERICHTSHOF

## IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 146/74

### URTEIL

Verkündet am  
5. Juli 1976  
Kaufmann,  
Justizsekretärin

als Urkundsbeamter  
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der N. R. [REDACTED] Versicherungsgesellschaft, K. [REDACTED],  
Os. [REDACTED]-J. [REDACTED]-Straße [REDACTED], vertreten durch Herrn Direktor  
Karl-Heinz D. [REDACTED], ebenda,

Klägerin und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

1. die N. V. Hu. [REDACTED]'s Scheepvaart und Transportmij.,  
R. [REDACTED], vertreten durch Herrn Direktor Leo Ho. [REDACTED],  
R. [REDACTED], Sch. [REDACTED] [REDACTED],
2. den Schiffsführer Paulus Kornelius v. We. [REDACTED],  
R. [REDACTED],

Beklagten und Revisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat  
auf die mündliche Verhandlung vom 5. Juli 1976 durch  
den Vorsitzenden Richter Stimpel und die Richter Fleck,  
Dr. Bauer, Bundschuh und Dr. Skibbe

für Recht erkannt:

Die Revision gegen das Urteil des Rheinschiff-  
fahrtsobergerichts in Köln vom 31. Mai 1974  
wird auf Kosten der Klägerin zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Klägerin hat MS "L" (80,13 m lang; 9,08 m  
breit; 1.183 t; 640 PS) gegen die Gefahren der Schiff-  
fahrt versichert. Die Beklagte zu 1 ist Eignerin des  
MS "H" (66,90 m lang; 8,20 m breit; 889 t; 700 PS).  
Der Beklagte zu 2 hat dieses Fahrzeug am 19. April 1970  
verantwortlich geführt.

An diesem Tag fuhr MS "L" mit einer Ladung von  
1.050 t Schlackensand auf dem Rhein zu Berg. Gegen  
8 Uhr näherte sich das Schiff dem etwa im Scheitelpunkt  
einer Linkskrümmung des Stromes bei Kilometer 555,45  
linksrheinisch befindlichen Bankeck. Dabei hielt es  
sich in der linken Seite des Fahrwassers. Während es  
das Bankeck umfuhr, stieß es mit dem Backbordvorschiff  
gegen die Mitte der Backbordseite des zu Tal kommenden  
MS "H" (Ladung: 875 t Kies). Hierdurch wurden beide  
Fahrzeuge schwer beschädigt.

- 3 -

Die Klägerin verlangt - aus abgetretenem oder übergegangenem Recht - von den Beklagten die Kollisionsschäden der Interessenten des MS "L[REDACTED]" zur Hälfte ersetzt. Sie räumt ein Mitverschulden der Führung des Bergfahrrers an dem Zusammenstoß ein, weil diese beim Umfahren des Bankecks die dortigen Strömungsverhältnisse (starker Druck der Strömung zum rechten Ufer bei einem Wasserstand von 405 cm am Kauber Pegel) nicht ausreichend berücksichtigt habe und deshalb mit ihrem Fahrzeug etwas nach Backbord versetzt worden sei. Der Führung des Talfahrers wirft sie vor, daß sie zu weit linksrheinisch gefahren und ihr Schiff infolge zu geringer Geschwindigkeit nicht genügend steuerfähig gewesen sei; auch sei sie beim Auftauchen des Bergfahrrers nicht sofort nach Steuerbord ausgewichen; ferner habe sie kein Achtungssignal gegeben. Die Klägerin hat beantragt, die Beklagten als Gesamtschuldner zur Zahlung von 42.210 (= 1/2 von 84.420) DM nebst Zinsen zu verurteilen sowie festzustellen, daß sie als Gesamtschuldner verpflichtet sind, alle weiteren Kollisionsschäden der Interessenten des MS "L[REDACTED]" zur Hälfte zu ersetzen, wobei die Beklagte zu 1 in beiden Punkten sowohl dinglich mit MS "H[REDACTED]" als auch persönlich im Rahmen des § 114 BinnSchG zu haften habe.

Die Beklagten bestreiten jedes Verschulden des Beklagten zu 2 an dem Schiffszusammenstoß. Dieser habe mit seinem Fahrzeug den üblichen Weg der Talfahrt in Fahrwassermitte benutzt und die in diesem Bereich übliche Geschwindigkeit der zu Tal kommenden Schiffe eingehalten. Beim Auftauchen des MS "L[REDACTED]" hätte er kein Achtungssignal geben müssen. Auch hätte er wegen der rechtsrheinischen Bergfahrt (MS "O[REDACTED]") nicht stärker nach dieser Stromseite hin ausweichen können.



Die Beklagte zu 1 hat MS "H[REDACTED]" in Kenntnis der Klageforderung zu neuen Reisen ausgesandt.

Das Rheinschiffahrtsgericht und das Rheinschiffahrtsobergericht haben die Klage abgewiesen. Mit der Revision, deren Zurückweisung die Beklagten beantragen, verfolgt die Klägerin den Klageanspruch weiter.

#### Entscheidungsgründe:

1. Das Berufungsgericht hat ein ursächliches Verschulden des Beklagten zu 2 an der Kollision verneint. Im einzelnen hat es ausgeführt:

MS "H[REDACTED]" habe sich während der Annäherung an das Bankeck etwa 60 bis 80 m aus dem linken Ufer gehalten. Diese Fahrweise sei - jedenfalls zum Zeitpunkt des Zusammenstoßes - üblich und richtig gewesen. Das Schiff sei wegen des bevorstehenden Übersteigens des Lotsen auf das Lotsenboot mit herabgesetzter Geschwindigkeit gefahren, was ebenfalls dem üblichen Verhalten der Talfahrt entsprochen habe. Auch sei dadurch seine Steuerfähigkeit nicht nennenswert beeinträchtigt worden. Als der Kopf des MS "L[REDACTED]" hinter dem Bankeck hervorgekommen sei, habe sich MS "H[REDACTED]" noch 250 m oberhalb des Bergfahrs befunden. Eine halbe Minute später, als die Entfernung zwischen den beiden Fahrzeugen noch 100 m betragen habe und MS "L[REDACTED]" für den Talfahrer vollständig zu sehen gewesen sei, sei der letztere nach Steuerbord ausgewichen. Dadurch habe er aber die Kollision nicht mehr vermeiden können. Allerdings hätte seine Führung das Ausweichmanöver eine halbe Minute früher vornehmen können, wenn sie sofort beim Auftauchen des MS "L[REDACTED]" reagiert hätte. Daß sie

das unterlassen habe, könne ihr jedoch nicht als Verschulden vorgeworfen werden. Sonst würde man von ihr verlangen, daß sie beim ersten Insichtkommen des MS "L[REDACTED]" unvermittelt durch Ausweichen nach Steuerbord hätte reagieren müssen. Soweit könnten aber ihre Sorgfaltspflichten nicht gespannt werden. Zwar "erscheine es zumindest fraglich, ob nicht doch bei Erscheinen von MS 'L[REDACTED]' damit zu rechnen war, daß es mit dem Kopf nach rechtsrheinisch hin fallen würde, daß es also seinen Kurs möglicherweise nicht würde einhalten können". Jedoch sei ein Ausweichen des MS "H[REDACTED]" nach Steuerbord wegen der rechtsrheinischen Bergfahrt (MS "O[REDACTED]") nicht ganz unproblematisch gewesen. Auch habe die Möglichkeit bestanden, daß MS "L[REDACTED]" - gleich mehr nach Steuerbord haltend - ein Verfallen vermeide. Dieser Gesichtspunkt stehe auch dem Vorwurf der Klägerin entgegen, MS "H[REDACTED]" habe es pflichtwidrig unterlassen, sofort beim Hervorkommen des MS "L[REDACTED]" hinter dem Bankeck Schallzeichen zu geben. Hierzu habe erst Anlaß bestanden, als für den Talfahrer auf etwa 100 m die Gefahr einer Kollision konkret erkennbar gewesen sei. Nunmehr hätte aber ein Schallzeichen "nichts mehr ausrichten" können, da sich zu diesem Zeitpunkt der Bergfahrer bereits in der Neerströmung befunden habe. Im übrigen wäre es zu dem Schiffszusammenstoß selbst dann gekommen, wenn MS "H[REDACTED]" sofort beim Auftauchen des MS "L[REDACTED]" Schallzeichen gegeben hätte. Denn es könne nicht angenommen werden, daß der Bergfahrer darauf unverzüglich reagiert und ein Hineinlaufen in die Neerströmung vermieden hätte, nachdem ihm aufgrund der Flaggen des Wahrschaupostens am Bankeck ohnehin bekannt gewesen sei, daß Talfahrt komme.

2. Die Revision wendet sich gegen diese Ausführungen ohne Erfolg.

a) Es ist richtig, daß - nach dem angefochtenen Urteil - für einen Bergfahrer, der das Bankeck auf dem von MS "L[REDACTED]" gewählten Weg umfährt, die Gefahr besteht, infolge der dortigen stark zum rechten Ufer gehenden Strömung mit dem Kopf nach rechtsrheinisch hin zu verfallen. Jedoch kann er das, wie das Berufungsgericht dargelegt hat, durch sorgsames und geschicktes Navigieren vermeiden. Auf ein solches - verkehrsgerechtes - Verhalten darf jedes andere Fahrzeug im Revier vertrauen, solange sich bei sorgfältiger und aufmerksamer Beobachtung des Bergfahrers kein Anhaltspunkt ergibt, daß er die Lage nicht meistern kann. Das war nach den Feststellungen des Berufungsgerichts hier erst der Fall, als MS "L[REDACTED]" und MS "H[REDACTED]" lediglich noch 100 m voneinander entfernt waren. Die Revision leitet deshalb die Pflicht der Führung des MS "H[REDACTED]", beim Auftauchen des Kopfes von MS "L[REDACTED]" sofort nach Steuerbord auszuweichen, im wesentlichen daraus her, daß der Seitenabstand des Talfahrers von dem ursprünglichen Kurs des Bergfahrers nicht mehr als 10 m betragen haben dürfte, ferner MS "H[REDACTED]" infolge geringer Geschwindigkeit nicht die volle Steuerfähigkeit besessen habe und deshalb dem Bergfahrer nur verlangsamt habe ausweichen können. Dabei übersieht die Revision, daß zu Lasten der - für ein fehlerhaftes Verhalten des Beklagten zu 2 beweispflichtigen - Klägerin von einem Abstand der ursprünglichen Fahrzeugkurse von 30 m auszugehen ist (nach dem Vortrag der Klägerin soll MS "L[REDACTED]" vor dem Verfallen etwa 50 m aus dem linken Ufer gefahren sein; nach den Feststellungen des Berufungsgerichts kam MS "H[REDACTED]" vor dem Ausweichen 60 bis 80 m aus dem linken Ufer zu Tal), was für eine einwandfreie Begegnung völlig ausreichend war, sofern sich der Bergfahrer nautisch richtig verhielt. Ferner vermag die Revision nicht aufzuzeigen, daß die

Feststellung des Berufungsgerichts, die Steuerfähigkeit des MS "H[REDACTED]" sei durch die herabgesetzte Geschwindigkeit des Schiffes nicht nennenswert beeinträchtigt gewesen, verfahrensrechtlich zu beanstanden ist. Insbesondere besagt der Umstand, daß der Talfahrer die Maschine mit Beginn des Ausweichmanövers auf vollen gesetzt hat, nichts dafür, daß zuvor seine Steuerfähigkeit wesentlich vermindert gewesen oder er nur mit der Strömung getrieben sei. Letztlich läuft alles, was die Revision an dem Verhalten des Beklagten zu 2 beanstandet, darauf hinaus, daß dieser ohne konkreten Anlaß und ohne genaue Kenntnis der Fahrweise des zunächst nur mit dem Kopf sichtbaren MS "L[REDACTED]" bereits ein Ausweichmanöver nach Steuerbord hätte durchführen sollen, um allein dem Umstand Rechnung zu tragen, daß dieses Fahrzeug möglicherweise infolge eines nautischen Fehlverhaltens seiner Führung mit dem Kopf nach Backbord verfallen könnte. Eine solche Betrachtungsweise steht aber mit dem Grundsatz in Widerspruch, daß jeder Schiffer sich zunächst auf das verkehrsgerechte Verhalten der anderen Fahrzeuge im Revier verlassen kann; sie würde damit die Sorgfaltspflichten, die der Beklagte zu 2 als Führer des MS "H[REDACTED]" zu beachten hatte, in der Tat überspannen.

b) Es kann dahinstehen, ob MS "H[REDACTED]" beim ersten Auftauchen des MS "L[REDACTED]" oder zu einem späteren Zeitpunkt Achtungssignal hätte geben müssen. Auch wenn man das mit der Revision annimmt, kann die Klage keinen Erfolg haben. Insoweit steht ihr die Feststellung des Berufungsgerichts entgegen, daß es selbst dann zur Kollision gekommen wäre, wenn der Talfahrer sofort bei Insichtkommen des MS "L[REDACTED]" Schallzeichen gegeben hätte. Zwar ist es richtig, daß die Führung dieses Schiffes durch ein frühzeitiges Steuerbordmanöver das Verfallen nach Backbord hätte vermeiden können.

Das nötigt jedoch nicht zu dem Schluß, daß ein solches Manöver auf die Abgabe eines Achtungsignals durch den Talfahrer von dem Bergfahrer durchgeführt worden wäre, zumal dieser bereits aufgrund der von dem Wahrschau-posten am Bankeck gesetzten Flaggen wußte, daß Talfahrt kam, dem aber nicht durch einen Kurs Rechnung trug, der ein Verfallen in den Weg der Talfahrt ausschloß.

Stimpel

Fleck

Dr. Bauer

Bundschuh

Dr. Skibbe