

2

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 147/74

URTEIL

Verkündet am

5. Juli 1976
Spengler,
Justizangestellte
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

1. des Schiffseigners Paul Pr [REDACTED], St. L [REDACTED] bei
He [REDACTED],
2. des Schiffsführers Siegfried Pr [REDACTED] von MS "L [REDACTED]",
zu laden bei dem Beklagten zu 1,

Beklagten und Revisionskläger,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

die On [REDACTED] Verzekerings-Maatschappij F [REDACTED],
R [REDACTED], vertreten durch ihren Vorstand, die Herren
F. S [REDACTED], H [REDACTED], P [REDACTED] und v [REDACTED] La [REDACTED], R [REDACTED],
Sch [REDACTED].V [REDACTED] [REDACTED],

Klägerin und Revisionsbeklagte,

- 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 Beklagten zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

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

An diesem Tag fuhr MS "L[REDACTED]" 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[REDACTED]" (Ladung: 875 t Kies). Hierdurch wurden beide Fahrzeuge schwer beschädigt.

- 3 -

Die Klägerin verlangt - aus abgetretenem oder übergegangenem Recht - von den Beklagten die Kollisions-schäden der Interessenten des MS "H■■■■" ersetzt. Nach ihrem Vorbringen hat der Beklagte zu 2 den Schiffs-zusammenstoß verschuldet. Er sei mit seinem Fahrzeug - offensichtlich bedingt durch die im Bereich des Bank-ecks zum rechten Ufer drückende Strömung - in den Weg des etwa Fahrwassermitte zu Tal kommenden MS "H■■■■" geraten. Obwohl dieses Fahrzeug noch versucht habe, unter Einsatz der vollen Maschinenkraft nach Steuer-bord auszuweichen, sei es zum Zusammenstoß gekommen. Die Klägerin hat zuletzt beantragt, die Beklagten als Gesamtschuldner zu verurteilen, "an sie den Gegenwert von 179.472,63 hfl in Deutscher Mark und 2.069,50 DM - nebst Zinsen - abzüglich am 5. Februar 1971 gezahlter 24.167,70 hfl sowie weitere 21.438,44 DM - nebst Zinsen - mit der Maßgabe zu zahlen, daß der Beklagte zu 1 außer dinglich mit MS 'L■■■■' im Rahmen des Binnenschiffahrts-gesetzes auch persönlich haftet".

Die Beklagten räumen ein Verschulden des Beklagten zu 2 an dem Zusammenstoß ein, weil er beim Umfahren des Bankecks mit MS "L■■■■" die dortigen Strömungs-verhältnisse nicht ausreichend berücksichtigt habe und deshalb mit seinem Fahrzeug etwas nach Backbord ver-setzt worden sei. Nach ihrer Ansicht trifft die Führung des MS "H■■■■" jedoch ein hälftiges Mitverschulden an der Kollision. Diese sei zu weit linksrheinisch gefahren; ihr Fahrzeug sei infolge zu geringer Geschwindigkeit nicht genügend steuerfähig gewesen; ferner sei sie beim Auftauchen des Bergfahrers nicht sofort nach Steuer-bord ausgewichen; auch habe sie es versäumt, Achtung-signal zu geben.



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

Das Rheinschiffahrtsgericht und das Rheinschiffahrtsobergericht haben den Klageanspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Mit der Revision beantragen die Beklagten, die Klage abzuweisen, "soweit sie zu mehr als der Hälfte dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt worden ist". Die Klägerin beantragt, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

1. Das Berufungsgericht hat ein ursächliches Mitverschulden der Führung des MS "H[REDACTED]" 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 entgegen, die Führung des 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 sie 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 man auf 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" 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" und MS "H" lediglich noch 100 m voneinander entfernt waren. Die Revision leitet deshalb die Pflicht der Führung des MS "H", beim Auftauchen des Kopfes von MS "L" 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" 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 der Führung des MS "H" beweispflichtigen - Beklagten von einem Abstand der ursprünglichen Fahrzeugkurse von 30 m auszugehen ist (nach dem Vortrag der Beklagten soll MS "L" 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 der Führung des MS "H[REDACTED]" beanstandet, darauf hinaus, daß diese 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 die Führung 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 sie keinen Erfolg haben. Insoweit steht ihr die Feststellung des Berufungsgerichts entgegen, daß es selbst dann zur Kollision

gekommen wäre, wenn der Talfahrer sofort bei Insicht-
kommen des MS "L" 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 Wahrschauposten am Bank-
eck gesetzten Flaggen wußte, daß Talfahrt kam, dem
aber nicht durch einen Kurs Rechnung trug, der ein Ver-
fallen in den Weg der Talfahrt ausschloß.

Stimpel

Fleck

Dr. Bauer

Bundschuh

Dr. Skibbe