

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 161/64

URTEIL

Verkündet am
16. Juni 1966,
Schorm,
Justizangestellter
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

1. des Schiffseigners Kapitän Horst Werner J. [REDACTED] vom
"KMS "Vi [REDACTED]", E [REDACTED], L [REDACTED]straße [REDACTED],
2. des Lotsen Wilhelm K [REDACTED], H [REDACTED]/Ni [REDACTED],
Ha [REDACTED] Straße [REDACTED],

Beklagte und Revisionskläger,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -
- 3. Firma Heinrich G [REDACTED] GmbH, Reederei und Hafenbugsier-
dienst, vertreten durch den Geschäftsführer,

Streithelferin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

die Ro [REDACTED] Rijnvaartsbedrijf N.V., vertreten durch
die Direktion, Ro [REDACTED], V [REDACTED],

Klägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] - .

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 16. Juni 1966 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Dr. Fischer und der Bundesrichter Dr. Nörr, Liesecke, Dr. Schulze und Stimpel

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Beklagten werden die Urteile des Rheinschiffahrtsgerichts in Duisburg-Ruhrort vom 20. Dezember 1963 und des Rheinschiffahrtsobergerichts in Köln vom 2. Juni 1964 teilweise geändert und neu gefaßt.

Die Klage wird dem Grunde nach zu 1/3 für gerechtfertigt erklärt; im übrigen wird sie abgewiesen.

Im übrigen wird die Revision zurückgewiesen.

Von den Kosten des Berufungsverfahrens mit Ausnahme der Kosten der Nebenintervention tragen die Klägerin 1/2, die Beklagten als Gesamtschuldner 1/3. Die Kosten der Nebenintervention werden zu 1/2 der Klägerin, zu 1/3 der Nebenintervenientin auferlegt.

Von den Kosten des Revisionsverfahrens mit Ausnahme der Kosten der Nebenintervention wird den Beklagten als Gesamtschuldnern 1/2 auferlegt. Zu 1/2 hat die Nebenintervenientin die Kosten ihrer Nebenintervention zu tragen.

Die Entscheidung über die restlichen Kosten des Berufungs- und Revisionsverfahrens wird dem Rheinschiffahrtsgericht in Duisburg-Ruhrort übertragen.

Von Rechts wegen

- 3 -

Tatbestand:

Die Klägerin hat die Beklagten wegen eines Schadens von angeblich 12 092,90 hfl aus einem Schiffsunfall in Anspruch genommen. Die Kollision hat sich am 30. Dezember 1961 gegen 18.00 Uhr auf dem Rhein bei km [REDACTED],6 (Gö [REDACTED]) ereignet. Die Klägerin ist Eignerin des 980 t großen, 500 PS starken, 67,8 m langen und 8,16 m breiten MS "We [REDACTED]".

Dem Beklagten zu 1) gehört das 420 t große KMS "Vi [REDACTED]", das vom Beklagten zu 2) verantwortlich geführt wurde.

Die Streithelferin ist Eignerin des SB "Fr [REDACTED] [REDACTED]".

MS "We [REDACTED]" fuhr mit einer Ladung von 500 t linksrheinisch zu Berg und wurde vom Boot "Fr [REDACTED] [REDACTED]" überholt. Rechtsrheinisch befand sich der Schleppzug "Ba [REDACTED] [REDACTED]" / "Li [REDACTED]" auf der Bergfahrt. Zu Tal kam das mit 384 t beladene KMS "Vi [REDACTED]", dem die rechtsrheinische Bergfahrt an der Steuerbordseite das Blinklicht zeigte. Auf KMS "Vi [REDACTED]" war das Blinklicht gleichfalls in Tätigkeit.

Als sich das Küstenmotorschiff dem MS "We [REDACTED]" genähert hatte, ging das SB "Fr [REDACTED] [REDACTED]" unter Abgabe eines Steuerbordsignals nach Steuerbord bei. Die Führung von "We [REDACTED]" setzte das Blinklicht in Tätigkeit, um eine Ausweichbewegung nach Backbord zu versuchen. Sodann kam es zu einem Zusammenstoß zwischen "We [REDACTED]" und "Vi [REDACTED]", bei dem beide Schiffe je am Backbordvorschiff schwer beschädigt wurden. Am MS "We [REDACTED]" wurde auch der Plattenstevan verbogen. "Vi [REDACTED]" erlitt ferner Beschädigungen mittschiffs und am Achterschiff, je auf der Backbordseite.



Nach dem Unfall ist das KMS "Vi[REDACTED]" auf weitere Reisen ausgesandt worden.

Die Klägerin hat behauptet:

Der Abstand des linksrheinisch zu Berg fahrenden MS "We[REDACTED]" zum Ufer habe etwa 60 m betragen. Der Schleppzug "Ba[REDACTED]"/"Li[REDACTED]" sei hart am rechten Ufer gefahren. SB "Fr[REDACTED]" habe MS "We[REDACTED]" an dessen Backbordseite in einem Abstand von etwa 10 bis 20 m überholt. Das zu Tal kommende KMS "Vi[REDACTED]" habe das Blinklicht an seiner Steuerbordseite gezeigt, obwohl weder "Fr[REDACTED]" noch "We[REDACTED]" das Blinklicht gesetzt gehabt hätten. Bei der Annäherung sei "Vi[REDACTED]" immer weiter zum linken Ufer hin geraten. Hieraus habe der Schiffsführer von "We[REDACTED]" entnehmen müssen, daß das Küstenmotorschiff entgegen der von "Fr[REDACTED]" und "We[REDACTED]" erteilten Kursweisung an der Steuerbordseite von "We[REDACTED]" vorbeifahren wollen. Er habe deshalb seine Maschine stillgesetzt. "Fr[REDACTED]" habe dem KMS "Vi[REDACTED]" noch unter Abgabe eines Steuerbordsignals zum linken Ufer hin ausweichen können. "We[REDACTED]" habe nicht weiter nach linksrheinisch wegen des dort befindlichen Grundes fahren können. "Vi[REDACTED]" habe nun Kurs nach Steuerbord genommen und sei in Schräglage vor den Bug des MS "We[REDACTED]" geraten. Auf "We[REDACTED]" sei das Blinklicht nur kurz gezeigt worden. Nachdem dies in Tätigkeit gesetzt worden sei, habe man auf "Vi[REDACTED]" das Blinklicht gelöscht. Darauf habe man auch auf "We[REDACTED]" das Blinken sofort wieder eingestellt. Obgleich die Maschine auf "We[REDACTED]" auf volle Kraft zurückgestellt worden sei, sei die Anfahrtung nicht mehr zu vermeiden gewesen.

Die Beklagten haben vorgetragen:

Das KMS "Vi [REDACTED]" sei mittstroms zu Tal gefahren. Weiter rechtsrheinisch zu halten sei wegen des nach rechtsrheinisch gehenden Hangs und wegen der rechtsrheinischen Bergfahrt gefährlich gewesen. Rechtsrheinisch sei ein Schleppzug zu Berg gefahren, der die dort liegenden Kribben hart angehalten habe. Dieser Schleppzug sei von einem anderen gleichfalls rechtsrheinisch fahrenden Bergzug überholt worden. Beide Schleppzüge hätten dem zu Tal kommenden KMS "Vi [REDACTED]" das Blinklicht zum Passieren Steuerbord an Steuerbord gezeigt. Deshalb sei auch auf "Vi [REDACTED]" das Blinklicht in Tätigkeit gesetzt worden. Kurz vor dem überholenden Bergzug sei das SB "Fr [REDACTED]" gefahren, ohne zu blinken. MS "We [REDACTED]" sei linksrheinisch, aber hinter "Fr [REDACTED]" zu Berg gekommen und habe ebenfalls kein Blinklicht gezeigt. Als SB "Fr [REDACTED] IV" sich dem Talfahrer auf etwa 150 m genähert gehabt habe, habe das Boot seinen Kurs plötzlich hart nach Steuerbord gerichtet und sei zum linken Ufer hinübergewechselt. Das hierbei von "Fr [REDACTED]" abgegebene Steuerbordsignal sei vom KMS "Vi [REDACTED]" beantwortet worden. Gleichzeitig sei das Küstenmotorschiff etwas nach Steuerbord gewichen. SB "Fr [REDACTED] IV" habe sich nun im Kurs kurz vor MS "We [REDACTED]" befunden. Als "We [REDACTED]" und "Vi [REDACTED]" sich mit festliegendem Kurs bis auf etwa 100 m genähert hätten, habe MS "We [REDACTED]" plötzlich hart nach Backbord gedreht. Gleichzeitig sei das Blinklicht an seiner Steuerbordseite in Betrieb gesetzt worden. Angesichts der kurzen Entfernung sei die Führung von "Vi [REDACTED]" zu einer Kursänderung nicht in der Lage gewesen. Deshalb habe man ein Steuerbord-Schallsignal gegeben und die Maschine gestoppt. Das MS "We [REDACTED]" habe jedoch seinen Backbordkurs beibehalten, sei in einem Winkel von 45 Grad querliegend mit dem Backbordvorschiff gegen das Backbordvorschiff von "Vi [REDACTED]" gekommen, sei dort abgeprallt und dann nochmals mittschiffs an der Backbordseite

gegen die Verschanzung geraten. Schließlich sei "We [REDACTED]" noch gegen das Achterschiff von "Vi [REDACTED]" gekommen.

Die Streithelferin ist im ersten Rechtszug der Klägerin, im zweiten den Beklagten beigetreten. Sie ist der Ansicht, der Schiffsführer ihres Bootes "Fr [REDACTED]" habe sich nautisch richtig verhalten; der Unfall sei allein auf das Verschulden des Schiffsführers von "We [REDACTED]" zurückzuführen.

Das Rheinschiffahrtsgericht hat die Klage zur Hälfte, das Rheinschiffahrtsobergericht hat sie zu 2/3 dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Im übrigen ist die Klage abgewiesen und sind die Berufungen beider Parteien zurückgewiesen worden. Mit der Revision wollen die Beklagten und die Streithelferin die Abweisung der Klage im vollen Umfange erreichen. Die Klägerin bittet um Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe:

I. Verschulden des KMS "Vi [REDACTED]"

1. Das Berufungsgericht stellt fest: "We [REDACTED]" sei in einem Abstand von etwa 60 m vom linken Ufer des 300 m breiten Fahrwassers zu Berg gefahren und dabei vom SB "Fr [REDACTED]" in einem Seitenabstand von allenfalls 20 m überholt worden. Der Talfahrer "Vi [REDACTED]" sei auf "Fr [REDACTED]" und "We [REDACTED]" zu gefahren. 150 m vor "Vi [REDACTED]" sei "Fr [REDACTED]" nach Steuerbord gegangen, wobei zwischen "Fr [REDACTED]" und "Vi [REDACTED]" Steuerbordschallsignale gewechselt worden seien; danach habe sich das Boot vor "We [REDACTED]" gesetzt. "Fr [REDACTED]" sei in einem Abstand von 30 m an "Vi [REDACTED]" vorbeigefahren, als "Vi [REDACTED]" schon etwas zum rechten Ufer beigegangen sei. Aus alledem ergebe sich, daß

"Vi [REDACTED]" nicht in Strommitte, sondern weit linksrheinisch gefahren sei. Der Talfahrer sei zu einer solchen Fahrweise nicht gezwungen gewesen. Denn zwischen "We [REDACTED]" und dem rechtsrheinisch fahrenden "Ba [REDACTED]"-Schleppzug sei ein Durchfahrtsraum von 100 bis 150 m gewesen, der auch unter Berücksichtigung der zum rechten Ufer gehenden Hangströmung dem KMS "Vi [REDACTED]" ermöglicht hätte, ohne Inanspruchnahme des linksrheinischen Fahrwassers zwischen der rechts- und linksrheinischen Bergfahrt hindurchzufahren.

Der von dem Talfahrer gesteuerte Kurs sei fehlerhaft gewesen. Wegen der rechtsrheinischen, blinkenden Bergfahrt habe "Vi [REDACTED]" blinken müssen. Das Blinklicht habe nicht für die linksrheinische Bergfahrt gegolten und habe von dieser auch nicht auf sich bezogen werden dürfen. Allein durch das Blinklicht habe der Schiffsführer von "We [REDACTED]" nicht irritiert werden können, wohl aber im Zusammenhang mit dem Kurs des Talfahrers auf dem linksrheinischen Fahrwasser. KMS "Vi [REDACTED]" hätte zur Vermeidung voraussehbarer Irrtümer bei der linksrheinischen Bergfahrt schon wesentlich früher nach Steuerbord halten müssen. Dann wäre es nicht zu der irrigen Auffassung des Führers von "We [REDACTED]" gekommen, der Talfahrer wolle zwischen ihm und dem linken Ufer durchfahren; der Unfall wäre dann vermieden worden.

2. Die Feststellungen und Erwägungen des Berufungsgerichts lassen keinen Rechtsfehler erkennen. Die Rügen der Revision sind unbegründet.

a) Das Berufungsurteil enthält keinen Widerspruch. In dem Urteil ist nicht angenommen, "Vi [REDACTED]" habe nach dem Passieren von "Fr [REDACTED]" das linke Ufer angehalten. Vielmehr ist festgestellt, "Vi [REDACTED]" habe schon während der Vorbeifahrt an "Fr [REDACTED]" leichten Steuerbordkurs

gehabt; es bestehe kein Anhaltspunkt für die Annahme, daß "Vi [REDACTED]" nach der Vorbeifahrt nach Backbord gegangen sei.

b) Mit der Rüge, im angefochtenen Urteil sei die Aussage des Matrosen de N [REDACTED] vom Kahn "Li [REDACTED]" über den von "Vi [REDACTED]" gefahrenen Kurs nicht gewürdigt, kann die Revision nicht durchdringen. Der Zeuge hat - übereinstimmend mit den Urteilsfeststellungen - ausdrücklich bekundet, der Talfahrer sei linksrheinisch gefahren. Daß er das rote Licht gesehen hat, nicht aber das grüne, kann seine Ursache sowohl in der Stromkrümmung als auch darin haben, daß "Vi [REDACTED]" bei der Begegnung mit "Fr [REDACTED]" leichtem Steuerbordkurs einschlug. Der Zeuge hat auch nicht ständig das vor ihm liegende Revier genau beobachtet, was sich daraus ergibt, daß er das vor ihm fahrende Boot "Fr [REDACTED]" nicht gesehen hat. Mindestens zeitweise war nach dem Standort des Zeugen für ihn nur das rote Licht sichtbar.

Die Aussage des Schiffers v [REDACTED] D [REDACTED] auf "Li [REDACTED]", wonach der Talfahrer bei der Kollision mit dem Kopf nach Steuerbord gerichtet gelegen sei, steht mit der Feststellung des Berufungsgerichts, "Vi [REDACTED]" sei beim Passieren von "Fr [REDACTED]" leicht nach Steuerbord gegangen, nicht in Widerspruch. Das Berufungsgericht hat sich im übrigen bei seiner Feststellung über den linksrheinischen Kurs von "Vi [REDACTED]" ausdrücklich auf die Aussage dieses Zeugen bezogen.

c) Das Berufungsgericht hat angenommen, die Führung von "We [REDACTED]" könne nicht allein durch das Blinklicht irritiert worden sein, sondern dadurch, daß "Vi [REDACTED]"

weit linksrheinisch fuhr und dabei blinkte. Diese Annahme steht im Einklang mit den Angaben des Schiffsführers von d. V. (von MS "We") im Strafverfahren und ist aus Rechtsgründen nicht zu beanstanden.

d) Die Ansicht des Berufungsgerichts, der Talfahrer hätte so rechtzeitig seinen Kurs nach Steuerbord richten müssen, daß bei der Schiffsführung von "We" kein Irrtum über die Art der Begegnung hätte entstehen können, ist rechtlich einwandfrei. Gerade bei Nacht muß der vom Talfahrer nach § 39 Nr. 1 RhSchPVO einzuschlagende Kurs so rechtzeitig eingeleitet werden, daß Zweifel über die Art der Vorbeifahrt nicht entstehen können. Dieser nautischen Sorgfaltspflicht ist die Führung von "Vi" nicht nachgekommen. Die Verletzung dieser Pflicht war auch ursächlich für den Unfall.

II. Verschulden des MS "We"

Das Berufungsgericht geht davon aus, der Talfahrer "Vi" habe in keiner Phase des Unfallgeschehens die Absicht gehabt, die Begegnung mit "We" an Steuerbord durchzuführen; auch der Bergfahrer "We" habe (bis zur Abgabe seines Blinklichts in der letzten Phase des Unfallgeschehens) keine solche Absicht gehabt. Jedoch habe der Bergfahrer aus der Fahrweise des Talfahrers den Eindruck gewonnen, der Talfahrer wolle zwischen ihm und dem linken Ufer hindurchfahren. Der Bergfahrer habe daher nach § 38 Nr. 4 RhSchPVO Steuerbordsignal geben müssen; dies auch deshalb, weil die Gefahr eines Zusammenstoßes bestanden habe. Diese Ausführungen sind rechtsfehlerfrei. Insbesondere mußte der Bergfahrer schon deswegen das Steuerbordschallsignal geben, weil sich beide Schiffe auf Kollisionskurs befanden.

sionskurs befanden und der Talfahrer, für den Bergfahrer erkennbar, nicht rechtzeitig der Weisung des Bergfahrers zur Begegnung an Backbord durch ausreichendes Einschlagen des Steuerbordkurses folgte. Mit Recht sieht das Berufungsgericht das Unterlassen der Abgabe des Schallsignals für unfallursächlich an. Es hat dazu erwogen, bei Abgabe dieses Signals hätte der Talfahrer das Signal erwidert oder wäre weiter nach Steuerbord hinausgefahren, wodurch die Zweifel von "We [REDACTED]" über die Art der Begegnung beseitigt worden wären und es nicht zum Ausweichen des Bergfahrers nach Backbord gekommen wäre. Demgegenüber wendet die Revisionserwiderung ein, schon das Steuerbordsignal von "Fr [REDACTED]" habe nicht zu einer Kursänderung von "Vi [REDACTED]" geführt; sie meint, dann hätte auch ein weiteres Steuerbordsignal von "We [REDACTED]" den Talfahrer nicht zu einer Kursänderung veranlaßt. Der Einwand geht an der tatsächlichen Feststellung des Berufungsgerichts vorbei, wonach das Steuerbordsignal von "Fr [REDACTED]" zur Folge hatte, daß "Vi [REDACTED]" leicht nach Steuerbord ausgewichen ist. Zutreffend weist das Berufungsgericht daraufhin, daß ein von "We [REDACTED]" rechtzeitig abgegebenes Steuerbordsignal Klarheit über die Art der Begegnung geschaffen hätte und es dann zu dem Backbordmanöver von "We [REDACTED]" nicht gekommen wäre. Ohne dieses Manöver wären aber die beiden Fahrzeuge nach der Feststellung im angefochtenen Urteil nicht zusammengestoßen.

In diesem Manöver sieht das Berufungsgericht den entscheidenden Fehler der Schiffsführung von "We [REDACTED]", da das Ausweichen nach Backbord der von "We [REDACTED]" erteilten Kursweisung widersprochen habe. Zu dem Ausweichen nach Backbord habe sich, so stellt das Berufungsgericht fest, der Führer von "We [REDACTED]" in einem Abstand von

etwa 100 m zu dem Talfahrer entschlossen; bei dieser Entfernung habe "We [REDACTED]" bis zum Zusammenstoß auch noch Backbordkurs einschlagen können und dies auch getan. Hätte "We [REDACTED]" seinen ursprünglichen Kurs beibehalten, so wäre es nicht zum Zusammenstoß gekommen. Das fehlerhafte Manöver von "We [REDACTED]" habe maßgeblich zum Zustandekommen des Unfalls beigetragen. Es könne auch nicht als Maßnahme des letzten Augenblicks entschuldigt werden, da "We [REDACTED]" unterlassen habe, durch rechtzeitige Abgabe des vorgeschriebenen Schallsignals der entstandenen Gefahrensituation vorzubeugen.

Die Ausführungen im angefochtenen Urteil sind frei von Rechtsfehlern. Sie sind dahin zu ergänzen, daß das Backbordmanöver von "We [REDACTED]" einen groben Verstoß gegen das Kursänderungsverbot des § 37 Nr. 3 RhSchPVO darstellt, da das Abweichen von dem festgelegten Kurs auf eine kurze Entfernung die Gefahr des Zusammenstoßes außerordentlich erhöht (vgl. BGH VersR 1964, 505). Der Verstoß wiegt um so schwerer, als die Führung von "We [REDACTED]" aus dem Steuerbordsignal von "Fr [REDACTED]" nicht die notwendigen Schlüsse zog und nicht ihrem Vordermann, dem Boot "Fr [REDACTED]", gefolgt ist oder wenigstens ihren Kurs beibehalten hat. Bei nur geringer Aufmerksamkeit mußte sich ihr die Erkenntnis aufdrängen, daß der leichten Steuerbordkurs haltende Talfahrer nach der Begegnung mit dem Boot, das sich inzwischen vor MS "We [REDACTED]" gesetzt hatte, eine Begegnung mit "We [REDACTED]" an Steuerbordseite nicht mehr durchführen konnte.

III. Das Berufungsgericht ist der Ansicht, ein unfallursächliches Verschulden der Schiffsführung des Bootes "Fr [REDACTED]", das für die Verteilung der Schadensersatzpflicht nach § 92 BSchG, § 738 HGB von Bedeutung wäre,

sei nicht nachgewiesen. Hiergegen bestehen keine rechtlichen Bedenken.

IV. Schuldabwägung

Das Berufungsgericht begründet seine Ansicht, das Verschulden der Führung von "Vi [REDACTED]" überwiege nicht unerheblich das Verschulden der Führung von "We [REDACTED]", lediglich damit, die Gefahrensituation sei in erster Linie von der grob fehlerhaften, irritierenden Fahrweise des KMS "Vi [REDACTED]" herbeigeführt worden; erst in dieser Gefahrensituation habe der Schiffsführer von "We [REDACTED]" versagt.

Dem kann das Revisionsgericht nicht beitreten. Gewiß ist, zeitlich gesehen, die Gefahrenlage zunächst durch den Talfahrer geschaffen worden, weil er es versäumt hat, rechtzeitig genügend nach Steuerbord auszuweichen. Die Gefahrenlage, die für das vorausfahrende Boot "Fr [REDACTED]" noch größer war, ist aber von diesem ohne weiteres gemeistert worden, mag dieses auch weniger gewesen sein als "We [REDACTED]". Immerhin ergibt sich hieraus wie auch aus der Feststellung im angefochtenen Urteil, es wäre nicht zum Unfall gekommen, wenn "We [REDACTED]" seinen Kurs beibehalten hätte, daß die von "Vi [REDACTED]" geschaffene Gefahrenlage nicht besonders groß war. Das Berufungsgericht hat bei seiner Schuldabwägung nicht berücksichtigt, daß durch die Nichtabgabe des Schallsignals seitens "We [REDACTED]" die Gefahrenlage erheblich vergrößert worden ist. Dabei lag das Anwachsen der Gefahr im Bereich des Schiffsführers von "We [REDACTED]", da bei ihm der - insbesondere im Hinblick auf die vorausgegangene Begegnung von "Vi [REDACTED]" und "Fr [REDACTED]" - unentschuld bare Irrtum aufrecht erhalten worden ist, der Talfahrer wolle ihm

an der Steuerbordseite begegnen. Dazu kommt der schwere Verstoß der Führung von "We [REDACTED]" gegen das Kursänderungsverbot. Unter diesen Umständen trifft die Führung von "We [REDACTED]" das überwiegende Verschulden. Eine Schuldverteilung von 2: 1 zu Lasten von "We [REDACTED]" erscheint angemessen.

V. Demgemäß waren die Urteile der Vorinstanzen zu ändern. Die Kostenentscheidung beruht auf §§ 92, 97, 100 Abs. 4, 101 ZPO.

Dr. Fischer

Dr. Nörr

Liesecke

Dr. Schulze

Stimpel