

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 182/74

URTEIL

Verkündet am

11. November 1976

Kaufmann,
Justizsekretärin

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der B. D [REDACTED] & Co. GmbH, Hu [REDACTED]straße [REDACTED]/[REDACTED],
Br [REDACTED], vertreten durch ihre Geschäftsführer Bernhard und
Wilhelm D [REDACTED], dortselbst,

Klägerin, Revisionsklägerin
und Anschlußrevisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED]. [REDACTED] -

gegen

1. den Schiffseigner Heinrich J [REDACTED], Fe [REDACTED]-
straße [REDACTED], M [REDACTED]-Li [REDACTED],
2. den Schiffsführer Gerhard W [REDACTED], Sch [REDACTED]
Weg [REDACTED], M [REDACTED],

Beklagten und Revisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigte zu 1 und 2: Rechtsanwälte [REDACTED]
und [REDACTED] -

3. die R [REDACTED]-Ka [REDACTED], Reederei und Spedition GmbH,
Du [REDACTED]-Ru [REDACTED], vertreten durch ihren Geschäftsführer
Dieter K [REDACTED], dortselbst,
4. den Schiffsführer Josef Ki [REDACTED], Haus Nr. [REDACTED],
Ma [REDACTED]-Steg,

Beklagten, Revisionsbeklagten
und Anschlußrevisionskläger,

- Prozeßbevollmächtigter zu 3 und 4: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 11. November 1976 durch den Vorsitzenden Richter Stimpel und die Richter Dr. Schulze, Dr. Bauer, Bundschuh und Dr. Skibbe

für Recht erkannt:

Die Revision der Klägerin gegen das Urteil des Rheinschiffahrtsobergerichts Karlsruhe vom 17. September 1974 wird zurückgewiesen.

Auf die Anschlußrevision der Beklagten zu 3 und 4 wird das genannte Urteil insoweit aufgehoben, als es zu deren Nachteil erkannt hat. Im Umfang der Aufhebung wird die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung an das Berufungsgericht zurückverwiesen.

Die Klägerin hat die außergerichtlichen Kosten der Beklagten zu 1 und 2 im Revisionsverfahren sowie von allen übrigen Kosten des Revisionsrechtszuges 12/13 zu tragen. Die Entscheidung über die weiteren Kosten des Revisionsverfahrens wird dem Berufungsgericht übertragen.

Von Rechts wegen

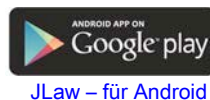
- 3 -

Tatbestand:

Am 14. Januar 1970 wollte das Boot "He[REDACTED]" (22 m lang; 4,85 m breit; 430 PS) des Beklagten zu 1 unter der verantwortlichen Führung des Beklagten zu 2 auf dem Rhein mit den Kähnen "De[REDACTED]" (80 m lang; 9,5 m breit; 1412 t) und "F[REDACTED]" (85,4 m lang; 10,3 m breit; 1495 t) im Anhang zu Tal fahren. Da es neblig war, ließ sich der Schleppzug zunächst von seinem linksrheinischen Liegeplatz in der Ortslage M[REDACTED]-Lu[REDACTED] über achtern bis in die Nähe des rechtsrheinischen Bellenkrappens (Stromkilometer [REDACTED], [REDACTED]) sacken. Sodann wendete er, nachdem ihn der Schubverband "Scho[REDACTED]" an der Steuerbordseite passiert hatte, über Steuerbord in den linksrheinischen Teil des Fahrwassers und begann mit der Talfahrt. Kurz darauf stießen die Anhänge mit dem Schubverband "O[REDACTED] Sp[REDACTED]" der Beklagten zu 3 zusammen, der unter der verantwortlichen Führung des Beklagten zu 4 linksrheinisch zu Berg kam und aus dem zum Schieben eingerichteten MS "O[REDACTED] Sp[REDACTED]" (80,24 m lang; 9,54 m breit; 1446 t; 750 PS) sowie dem vorgekoppelten SL "R[REDACTED] Ka[REDACTED]" (80 m lang; 9,5 m breit; 1308 t) bestand. Dabei erhielt SK "De[REDACTED]" an der Steuerbordseite zwei große Lecks wenig über der Wasserlinie. Nachdem diese in der Nähe des Kollisionsorts provisorisch abgedichtet worden waren, trat der Kahn am 17. Januar 1970 längsseits des MS "A[REDACTED]" die Talreise nach Du[REDACTED]-Ru[REDACTED] an. Dort sollte er eine Werft aufsuchen. Jedoch sank er am 22. Januar 1970, gerade als er die Werft erreicht hatte.



JLaw – Gesetze und Urteile
Kostenlos
Über 200 Gesetze
Über 100.000 Urteile
(mobile App)



JLaw – für Android



JLaw – für iOS

Die Klägerin war zur Unfallzeit Eignerin des - zwischenzeitlich verschrotteten - SK "De [REDACTED] [REDACTED]". Sie hat ihren Unfallschaden auf 189.280,18 DM beziffert, wovon ein Teil von 171.119,38 DM durch das Sinken des Kahnes in Du [REDACTED]-Ru [REDACTED] entstanden sei. Den Betrag von 189.280,18 DM nebst Zinsen hat sie mit der Klage zunächst von den Beklagten als Gesamtschuldnern ersetzt verlangt und außerdem beantragt, die Beklagten zu 1 und 3 jeweils in Höhe der Klagforderung zur Duldung der Zwangsvollstreckung zu verurteilen, und zwar den Beklagten zu 1 in das Boot "He [REDACTED]" sowie die Beklagte zu 3 in das MS "O [REDACTED] Sp [REDACTED]" und den SL "R [REDACTED] Ka [REDACTED] [REDACTED]".

Das Rheinschiffahrtsgericht hat die Klage in Höhe von 171.119,38 DM (Schaden infolge Sinkens des Kahnes in Du [REDACTED]-Ru [REDACTED]) abgewiesen, weil es insoweit an einem adäquaten Kausalzusammenhang zwischen der Kollision und diesem Schaden fehle. Den weitergehenden Klageanspruch (18.160,80 DM) hat es - unter Abweisung im übrigen - dem Grunde nach mit gegenüber den einzelnen Beklagten unterschiedlichen Quoten für gerechtfertigt erklärt. Dabei ist es davon ausgegangen, daß neben den Beklagten zu 2 und 4 auch die Schiffer der beiden Anhänge die Kollision verschuldet haben und das Verschulden der einzelnen Schiffsführer wie folgt zu bewerten sei: Beklagter zu 2 zu 1/2, Beklagter zu 4 zu 1/4, beide Anhangschiffer je zu 1/8.

Das Rheinschiffahrtsobergericht hat die Abweisung der Klage in Höhe von 171.119,38 DM aufrechterhalten. Es hat ferner die Schuldverteilung durch das Rheinschiffahrtsgericht für angemessen angesehen, jedoch die von diesem hieraus errechneten Haftungsquoten für unzutreffend erachtet und insoweit erkannt:

"Die Klage ist hinsichtlich des mit 18.160,80 DM angegebenen Anspruchs

gegen den Beklagten zu 1 in Höhe von $1/2$,
gegen den Beklagten zu 2 in Höhe von $5/6$,
gegen die Beklagte zu 3 in Höhe von $1/4$,
gegen den Beklagten zu 4 in Höhe von $2/3$

dem Grunde nach gerechtfertigt. Insgesamt haben die Beklagten jedoch nicht mehr als $7/8$ dieses Schadens der Klägerin zu ersetzen.

Als Gesamtschuldner haften der Klägerin

die Beklagten zu 1 und 2 zu $1/2$,
die Beklagten zu 3 und 4 zu $1/4$,
die Beklagten zu 2 und 4 zu $2/3$,
die Beklagten zu 1 und 4 zu $1/2$,
die Beklagten zu 2 und 3 zu $1/4$.

Die Beklagten zu 1 und 3 haften im Rahmen der §§ 4, 114 BinnSchG, dinglich der Beklagte zu 1 mit dem SB "He[REDACTED]", die Beklagte zu 3 mit dem MS "O[REDACTED] Sp[REDACTED]" und dem SK "R[REDACTED] Ka[REDACTED]".

Mit der Revision wendet sich die Klägerin gegen die Abweisung der Klage in Höhe von 171.119,38 DM. Diesen Anspruch macht sie allerdings - wie schon vor dem Berufungsgericht - nur noch zu $7/8$ geltend. Demgegenüber beantragen die Beklagten, die Revision zurückzuweisen. Außerdem stellen die Beklagten zu 3 und 4 - im Wege der Anschlußrevision - den Antrag,

das angefochtene Urteil aufzuheben, soweit es zu ihrem Nachteil erkannt hat und die gegen sie gerichtete Klage in vollem Umfange abzuweisen.

Entscheidungsgründe:

Die Anschlußrevision ist begründet, hingegen kann die Revision keinen Erfolg haben.

I. 1. Nach dem angefochtenen Urteil trat der Schleppzug die Talfahrt an, obwohl seine Führung wegen des unsichtigen Wetters nicht in der Lage war, "rechtzeitig genug einen Bergfahrer, dessen Kurs und seine Kursweisung zu erkennen". Deshalb habe sie nicht mehr die Weisung des Schubverbandes "O [REDACTED] Sp [REDACTED]" befolgen können, an der Backbordseite vorbeizufahren. Stattdessen habe sie versucht, durch Zeigen der blauen Seitenflagge und des weißen Blinklichts sowie durch Abgabe des Kurssignals "zwei kurze Töne" den eingeschlagenen linksrheinischen Kurs zu erzwingen. Dabei sei es zur Kollision gekommen.

2. Nach Ansicht des Berufungsgerichts trifft die Führung des Schubverbandes "O [REDACTED] Sp [REDACTED]" ebenfalls ein Verschulden an dem Schiffszusammenstoß:

Auf Grund einer Mitteilung des Schubverbandes "Sch [REDACTED]" über Sprechkanal [REDACTED] sei sie unterrichtet gewesen, daß rechtsrheinisch weiter oberhalb ein

Schleppzug treibe, der offenbar wenden wolle. Den Schleppzug habe sie auf dem eigenen Radarbild ausgemacht, als er noch 500 bis 800 m entfernt gewesen sei und eine Wendelage nach linksrheinisch gezeigt habe. Danach sei für sie äußerste Vorsicht geboten gewesen, zumal sie von dem Schleppzug auf ihre Durchsagen über Sprechkanal [REDACTED] keine Antwort erhalten habe und deshalb habe davon ausgehen müssen, daß dieser ohne Radar fahre und ihren Schubverband sowie dessen Kurs noch nicht ausmachen könne. Diese Lage habe es erfordert, den eigenen Verband sofort zu stoppen - anstatt mit auf 5 km/st herabgesetzter Geschwindigkeit weiterzulaufen -, ferner den Schleppzug verstärkt zu warnen und insbesondere durch Kurssignale die eigene Begegnungsabsicht deutlich zu machen. Dann wäre es "nach der Lebenserfahrung" nicht zur Kollision gekommen.

3. Die Anschlußrevision greift diese - im übrigen rechtlich einwandfreien - Ausführungen insoweit an, als das Berufungsgericht den ursächlichen Zusammenhang zwischen den Versäumnissen der Führung des Schubverbandes "O [REDACTED] Sp [REDACTED]" und der Kollision bejaht hat. Der Angriff hat Erfolg.

Die Frage, ob der Schleppzug ohne einen folgenreichen Zusammenstoß an dem Schubverband "O [REDACTED] Sp [REDACTED]" hätte vorbeifahren können, wenn dieser sofort beim Erkennen des Wendemanövers auf dem Radarbild gestoppt und damit beim Sichtbarwerden für den Schleppzug bereits ständig gewesen wäre, hängt im wesentlichen davon ab,

wie sich dann die Lage für den Schleppzugführer bei Insichtkommen des Schubverbandes unter Berücksichtigung der eigenen Geschwindigkeit und des eigenen Kurses dargestellt hätte und ob er danach noch in der Lage gewesen wäre, den - nach dem Urteil des Rheinschiffahrtsgerichts - schwerfällig zu manövrierenden Schleppzug schadenfrei an dem Schubverband vorbeizubringen. Um diese Frage bejahen zu können, genügt nicht, wie das Berufungsgericht meint, ein Hinweis auf die allgemeine Lebenserfahrung. Vielmehr ist das nur anhand genauer Feststellungen zu den aufgezeigten Punkten möglich. Derartiger Feststellungen bedarf es außerdem, soweit es um die Frage geht, ob die Kollision durch weitere Achtungszeichen oder ein oder mehrere Kurssignale seitens des Schubverbandes noch hätte vermieden werden können. In diesem Zusammenhang kommt es auf die jeweilige Entfernung an, in der solche Zeichen hätten gegeben werden müssen, ferner ob sie der Schleppzugführer trotz des Nebels gehört und wie er darauf reagiert hätte. Immerhin ergibt sich aus seinen Angaben im Verklarungsverfahren, daß er ein Achtungszeichen, das der Schubverband auf etwa 500 m gegeben hat (vgl. S. 13 Mitte des erstinstanzlichen Urteils), nicht wahrgenommen hat. Auch hat er sich durch die Wahrschau des Schubverbandes "Scho[REDACTED]", es folge noch ein weiterer Schubverband, nicht dazu bestimmen lassen, dessen Vorbeifahrt abzuwarten. Danach kann das angefochtene Urteil mangels hinreichender Feststellungen keinen Bestand haben, soweit das Berufungsgericht zum Nachteil der Beklagten zu 3 und 4 erkannt hat.

II. Soweit das Berufungsgericht die Klage abgewiesen hat, ist es der Ansicht, daß zwischen dem Schiffszusammenstoß und dem Sinken des SK "De [REDACTED] [REDACTED]" in Du [REDACTED]-Ru [REDACTED] kein adäquat ursächlicher Zusammenhang gegeben sei. Zu dem letzteren sei es nur durch einen außergewöhnlichen Fehler des Kahnschiffers gekommen. So habe nach der Kollision zunächst keine Sinkgefahr bestanden, weil sich die beiden Lecks des SK "De [REDACTED] [REDACTED]" über der Wasserlinie befunden hätten und durch den Riß, der von dem hinteren Leck bis unter die Wasseroberfläche gereicht habe, nur geringfügig Wasser in das Schiff gelangt sei. Diese Gefahr sei erst während der Reise des Kahnes nach Du [REDACTED]-Ru [REDACTED] eingetreten, als sich gezeigt habe, daß die provisorischen Abdichtungen der beiden Lecks während der Fahrt das Eindringen von Wasser nicht verhindern konnten, dieses im Vorschiff trotz des Einsatzes von zuletzt sechs Pumpen laufend zugenommen habe, so daß in Du [REDACTED] Matrosenwohnung und Raum [REDACTED] bereits zu drei Viertel unter Wasser gestanden hätten und nunmehr ein Feuerlöschboot zum Lenzen habe zugezogen werden müssen, um die Lecks erst wieder über die Wasserlinie zu bekommen. Jedenfalls nunmehr hätte der Kahnschiffer erkennen müssen, daß sein Schiff mit der gewählten Abdichtungsweise fahrtuntauglich sei. Daß er trotzdem - nach zusätzlicher Abdichtung des vorderen Lecks mit einer Wolldecke und zwei Kopfkeilen - die Fahrt fortgesetzt habe, sei als ein so grober Fehler anzusehen, "daß sich die Schadensfolgen den Beklagten nicht mehr als durch die von ihnen mitverschuldete Schiffskollision adäquat zurechnen lassen".

Die Revision greift diese Ausführungen ohne Erfolg an. Bei allem, was sie insoweit gegenüber dem angefochtenen Urteil rügt, übersieht sie, daß der Schiffer des SK "De [REDACTED] [REDACTED]" in Dü [REDACTED] die Fahrt nach Du [REDACTED]-Ru [REDACTED] fortgesetzt hat, obwohl zumindest in diesem Zeitpunkt klar erkennbar war, daß die provisorische Abdichtung der beiden Lecks durch das Taucherunternehmen Ke [REDACTED] in M [REDACTED] nicht genügte, um während der Fahrt des Kahnes das Eindringen von größeren, mit den an Bord befindlichen Pumpen nicht beherrschbaren Wassermengen zu verhindern. Darin ist ein derart grobes Verschulden des Kahnschiffers zu sehen - zumal die Schotts des SK "De [REDACTED] [REDACTED]" durchgerostet waren -, daß das darauf beruhende Sinken des Kahnes und der hierdurch der Klägerin entstandene Schaden den Beklagten billigerweise nicht mehr zugerechnet werden kann. Daran ändert nichts, daß der Kahnschiffer in Dü [REDACTED] das vordere Leck seines Fahrzeugs zusätzlich mit einer Wolldecke und zwei Kopfkeilen abgedichtet hat. Eine derart unzulängliche Maßnahme bot keinerlei Gewähr dafür, daß SK "De [REDACTED] [REDACTED]" nicht erneut während der Fahrt in die Gefahr des Sinkens geriet. Mit Recht hat daher das Berufungsgericht einen adäquaten Ursachenzusammenhang zwischen der Kollision und dem Sinken des Kahnes in Du [REDACTED]-Ru [REDACTED] verneint.

III. Aus den unter Ziff. I 3 aufgezeigten Gründen bedarf die Sache, soweit es um die Haftung der Beklagten zu 3 und 4 für den eigentlichen Kollisionsschaden geht, der erneuten Verhandlung und Entscheidung durch das Berufungsgericht. Sollte dieses wiederum zu der Feststellung gelangen, daß auch den Beklagten zu 4 ein

kausales Verschulden an dem Schiffszusammenstoß trifft, so wird es bei der Schuldabwägung die Grundsätze zu beachten haben, wie sie in dem Senatsurteil v. 29. 6. 59 - II ZR 3/58 (LM Nr. 3 zu RheinschiffahrtspolizeiVO v. 24. 12. 1954 = VersR 1959, 608, 612/613) für die Schadensverteilung unter mehr als zwei schuldigen Schiffen dargestellt sind (vgl. auch das Senatsurteil v. 5. 12. 74 - II ZR 56/73, VersR 1975, 255, 256) und nach denen vor einer Gesamtabwägung jeweils eine Einzelabwägung im Verhältnis vom Geschädigten zu jedem einzelnen Schädiger vorzunehmen ist. Ferner wird das Berufungsgericht näher darzulegen haben, aus welchen Gründen die Beklagte zu 3 für ein schuldhaftes Verhalten des Beklagten zu 4 nicht nur mit MS "O [REDACTED] Sp [REDACTED]", sondern auch mit SL "R [REDACTED] Ka [REDACTED] [REDACTED]" haftet (vgl. zu dem Fragenkomplex der Haftung bei der Kollision eines Schubverbandes mit einem anderen Fahrzeug Bemm/Kortendick Rheinschiffahrtspolizeiverordnung 1970 S. 76/77 sowie zuletzt OLG Köln, ZfB 1976, 363 ff.).

Stempel Dr. Schulze Dr. Bauer Bundschuh Dr. Skibbe