

# BUNDESGERICHTSHOF

## IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 212/75

### URTEIL

Verkündet am

5. Juli 1976  
Spengler,  
Justizangestellte  
als Urkundsbeamter  
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

des Schiffseigners und Schiffers Jan Johannes Cornelis  
B[REDACTED], R[REDACTED], vom Boot "Ee[REDACTED]",

Beklagten und Revisionsklägers,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

die Vereinigte Schiffs-Versicherung V.a.G., Ha[REDACTED],  
M[REDACTED]straße [REDACTED], vertreten durch die Vorstandsmitglieder  
Karl Ko[REDACTED], Peter Br[REDACTED] und Friedrich Sch[REDACTED],  
daselbst,

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:

Auf die Revision des Beklagten wird das  
Urteil des Rheinschiffahrtsobergerichts  
Köln vom 19. September 1975 aufgehoben  
und die Sache zur anderweiten Verhandlung  
und Entscheidung - auch über die Kosten  
des Revisionsverfahrens - an das Berufungs-  
gericht zurückverwiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Klägerin hat MS "Me[REDACTED]" (67 m lang; 7,02 m  
breit; 707 t; 550 PS) gegen die Gefahren der Schiff-  
fahrt versichert. Der Beklagte ist Eigner und Schiffer  
des SB "Ee[REDACTED]" (26,40 m lang; 5,42 m breit; 400 PS).

MS "Me[REDACTED]" fuhr am 19. Januar 1974 mit einer  
Ladung von 688 t Eisenblechen auf dem Rhein zu Berg.  
Gegen 12 Uhr begann das Fahrzeug einige hundert Meter  
unterhalb der Straßenbrücke W[REDACTED]-Bü[REDACTED] (Strom-km  
[REDACTED], [REDACTED]) einen 165 m langen, aus MS "D[REDACTED]" und  
SL "D[REDACTED]" bestehenden Schubverband an dessen Back-  
bordseite zu überholen. Dabei hielt MS "Me[REDACTED]" zu  
dem entlang der linksrheinischen Fahrwassergrenze  
laufenden Verband einen Seitenabstand von etwa 10 m  
ein. Währenddessen kam SB "Ee[REDACTED]" mit SK "L[REDACTED]"  
(82,10 m lang; 10,38 m breit; 1.499 t; Ladung: 1.458 t  
Feinkohle) auf etwa 35 m langem Strang im Anhang etwa  
in Strommitte zu Tal. Im Verlaufe der Annäherung

- 3 -

zwischen der Berg- und der Talfahrt scherte SK "L[REDACTED]" aus dem Kurs des Bootes nach Backbord aus und stieß sodann mit dem Steven gegen das Backbordvorschiff von MS "Me[REDACTED]". Der Bergfahrer machte sofort stark Wasser und sank innerhalb kurzer Zeit bei Strom-km [REDACTED], [REDACTED].

Die Klägerin beziffert die Schäden der Interessenten des MS "Me[REDACTED]" auf 352.750,80 DM. Hiervon verlangt sie - aus abgetretenem oder übergegangenem Recht - mit der Klage von dem Beklagten einen Teilbetrag von 55.000 DM, was dem Wert des SB "Ee[REDACTED]" entspricht. Sie wirft ihm vor, den Anhang nicht sofort nach Steuerbord abgezogen zu haben, als dieser nach Backbord ausgeschert sei. Dadurch hätte er die Kollision vermeiden können. Die Klägerin hat beantragt, den Beklagten zur Zahlung von 55.000 DM nebst Zinsen zu verurteilen, und zwar sowohl persönlich im Rahmen des § 114 BinnSchG als auch dinglich mit SB "Ee[REDACTED]" haftend.

Demgegenüber bestreitet der Beklagte jedes Verschulden an dem Zusammenstoß zwischen SK "L[REDACTED]" und MS "Me[REDACTED]". Er habe den Kahn sofort nach Steuerbord weggezogen, als er in eine bedrohliche Schräglage geraten sei. Jedoch habe sich die Kollision nicht mehr verhindern lassen, weil für ein erfolgreiches Manöver weder genügend Zeit noch hinreichender Raum zur Verfügung gestanden hätten.

Der Beklagte hat SB "Ee[REDACTED]" in Kenntnis der Klageforderung zu neuen Reisen ausgesandt.

Das Rheinschiffahrtsgericht und das Rheinschiffahrtsobergericht haben der Klage stattgegeben. Mit der Revision, deren Zurückweisung die Klägerin beantragt, verfolgt der Beklagte seinen Klagabweisungsantrag weiter.



Entscheidungsgründe:

Das angefochtene Urteil hält nicht in vollem Umfang einer rechtlichen Nachprüfung stand.

1. Allerdings wendet sich die Revision ohne Erfolg gegen die Ansicht des Berufungsgerichts, der Beklagte habe sich nautisch falsch verhalten, als SK "L[REDACTED]" nach Backbord ausgeschert sei. Hierzu hat das Berufungsgericht ausgeführt: Der Beklagte habe erst unmittelbar vor dem Zusammenstoß versucht, den Kahn nach Steuerbord wegzuziehen. Das sei fehlerhaft gewesen. Diese Maßnahme hätte er sofort vornehmen müssen, als SK "L[REDACTED]" unmittelbar nach dem Passieren der Straßenbrücke W[REDACTED]-Bü[REDACTED] in leichte Backbordschräglage geraten sei. Da sich zu diesem Zeitpunkt SB "Ee[REDACTED]" schon in Höhe von SL "D[REDACTED]" befunden und MS "Me[REDACTED]" mit dem Vor-schiff bereits den hintersten Laderaum des MS "D[REDACTED]" erreicht gehabt, somit die Entfernung zwischen SK "L[REDACTED]" und MS "Me[REDACTED]" nur noch gut 100 m ausgemacht habe, hätte der Beklagte sofort reagieren müssen und nicht erst auf eventuelle Gegenmaßnahmen der Kahnführung warten oder darauf vertrauen dürfen, daß sich der Kahn von selbst aufrichten werde.

Mit diesen Ausführungen hat das Berufungsgericht nicht, wie die Revision meint, die Pflichten des Beklagten überspannt, sofern, was noch in anderem Zusammenhang zu erörtern sein wird, ein sofortiges Abziehen des SK "L[REDACTED]" die Kollision oder zumindest den schweren Kopf-auf-Kopf-Zusammenstoß mit MS "Me[REDACTED]" hätte verhindern können. Als Führer des "Ee[REDACTED]"-Schleppzuges war der Beklagte - unbeschadet der Verantwortung des Kahnschiffers - für den richtigen Kurs des SK "L[REDACTED]" verantwortlich (vgl. BGH, Urt. v.

16. 6. 69 - II ZR 189/67, LM RheinschiffahrtspolizeiVO v. 24. 12. 1954 Nr. 46 = VersR 1969, 749, 750). Es oblag daher ihm, als der Anhang in Backbordschräglage geriet, ebenfalls dafür zu sorgen, daß sie beseitigt wurde. Hierzu war ganz besondere Eile geboten: Die Begegnung mit MS "Me[REDACTED]" stand unmittelbar bevor; dieses Fahrzeug konnte wegen des an seiner Steuerbordseite befindlichen Schubverbandes nur wenige Meter nach Steuerbord ausweichen; die Annäherungsgeschwindigkeit zwischen dem "Ee[REDACTED]"-Schleppzug und MS "Me[REDACTED]" betrug - wie in anderem Zusammenhang noch näher auszuführen sein wird - etwa 25 km/st, so daß zwischen dem Beginn des Ausscherens des SK "L[REDACTED]" und der eigentlichen Vorbeifahrt des Kahns an dem Bergfahrer lediglich eine Zeitspanne von 15 bis 20 Sekunden verblieb. Unter derart besonderen Umständen war es aber, wenn damit die Kollision oder zumindest der schwere Kopf-auf-Kopf-Zusammenstoß hätten abgewendet werden können, geboten, den Anhang sofort und energisch nach Steuerbord abzuziehen, als er nach Backbord auszulaufen begann, und die Unterlassung dieser Maßnahmen ein vorwerfbares Verschulden. Soweit die Revision zu diesem Punkt meint, der Beklagte hätte erst bei einer sich "ständig verstärkenden" Kursabweichung seines Anhangs einschreiten müssen, berücksichtigt sie nicht genügend die Besonderheiten des Falles.

2. Mit Erfolg greift die Revision das angefochtene Urteil hingegen insoweit an, als das Berufungsgericht einen ursächlichen Zusammenhang zwischen dem Fehlverhalten des Beklagten und der Kollision bejaht hat. Dem liegt lediglich die Feststellung zugrunde, daß ein sofortiges scharfes Abziehen des SK "L[REDACTED]" nach Steuerbord beim "ersten" - auf eine Entfernung von mehr als 100 m zu MS "Me[REDACTED]" erfolgten - Ausscheren des Fahrzeugs nach Backbord jedenfalls einen Zusammenstoß

"dieses Ausmaßes" verhindert hätte, weil der Kahn zumindest nicht mit dem St[REDACTED] in das Backbordvorschiff des Bergfahrs gelaufen, möglicherweise die Kollision sogar ganz vermieden worden wäre. Damit hat das Berufungsgericht jedoch den Sachvortrag und das Beweisergebnis nicht ausreichend gewürdigt.

Nach dem - unbestrittenen - Vorbringen des Beklagten ist der "Ee[REDACTED]"-Schleppzug mit einer Geschwindigkeit von 15 km/st zu Tal gefahren, während - nach den von keiner der Parteien bezweifelten Angaben des Schiffers von MS "Me[REDACTED]" - dieses Fahrzeug mit einer Geschwindigkeit von etwa 10 km/st zu Berg gekommen ist. Demnach hat die Annäherungsgeschwindigkeit zwischen dem Schleppzug und dem Bergfahrer etwa 25 km/st betragen, was rund 7 m/sec entspricht. Das bedeutet, daß die Zeitspanne zwischen dem "gut 100 m" oberhalb von MS "Me[REDACTED]" beginnenden Ausscheren des SK "L[REDACTED]" und der eigentlichen Begegnung der beiden Fahrzeuge zwischen 15 und 20 Sekunden gelegen hat. Daß ein derart knapper Zeitraum ausgereicht hätte, den großen, nahezu voll abgeladenen Kahn noch so abziehen, daß insbesondere eine Kopf-auf-Kopf-Kollision vermieden worden wäre, hatte der Beklagte bestritten. Deshalb hätte sich das Berufungsgericht mit diesem - für den Ursachenzusammenhang besonders bedeutsamen - Gesichtspunkt näher befassen müssen, zumal der Beklagte auch behauptet hatte, daß schon die Strömungsverhältnisse in dem Unfallbereich infolge der dortigen Linkskrümmung des Stromes nicht erlaubt hätten, das schwere Fahrzeug schnell wegzuziehen (Berufungsbegründungsschrift v. 18. 3. 75 S. 5). Da das Berufungsgericht das unterlassen und damit § 286 ZPO verletzt hat, kann das angefochtene Urteil keinen Bestand haben. Es war deshalb aufzuheben und die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung

an das Berufungsgericht zurückzuverweisen. Dort wird der Beklagte Gelegenheit haben, auf die erstmals im Revisionsrechtszug aufgestellte Behauptung zurückzukommen, daß es allein etwa 15 Sekunden gedauert hätte, das Ruder des SB "Ee[REDACTED]" ganz nach Steuerbord zu legen. Auch scheint es naheliegend, daß sich das Berufungsgericht vor einer erneuten Entscheidung der Sache sachverständig beraten läßt (was seitens des Beklagten in der Berufungsbegründungsschrift S. 6 bereits beantragt worden ist), da es für den Ursachenzusammenhang im wesentlichen nicht auf nautische, sondern auf nicht einfache technische und physikalische Fragen ankommt.

Stimpel

Fleck

Dr. Bauer

Bundschuh

Dr. Skibbe