

Verkündet

am 9. Oktober 1958

Pfauz, Justizangestellter

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

2507 006

Im Namen des Volkes

In dem Rechtsstreit

der N. V. Mij, As [REDACTED] D [REDACTED] en B [REDACTED]
der Stadt R [REDACTED] A [REDACTED] zu R [REDACTED], ver-
treten durch die Direktion daselbst,

Klägerin und Revisionsklägerin,

-Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED]-

Nebenintervenientin:

Firma Gebr. W [REDACTED] in Ma [REDACTED], alleiniger Inhaber
Jakob W [REDACTED] in Ma [REDACTED],

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

gegen

1. die Firma Rh [REDACTED] Schiffsahrts- und Speditions-
GmbH M [REDACTED], vertreten durch ihre Geschäfts-
führer daselbst,
2. den Schiffsführer Josef F [REDACTED] von MS "E [REDACTED]",
zu laden bei der Beklagten zu 1,

Beklagten und Revisionsbeklagten,

-Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED]-

hat der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die münd-
liche Verhandlung vom 9. Oktober 1958 unter Mitwirkung des
Senatspräsidenten Dr. Nastelski und der Bundesrichter
Dr. Fischer, Dr. Kuhn, Dr. Nörr und Dr. Reinicke

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Klägerin wird das Urteil
des 3. Zivilsenats des Oberlandesgerichts - Rhein-
schiffahrtsobergerichts - in Köln vom 7. Juni 1956
aufgehoben. Die Sache wird zur anderweiten Verhand-
lung und Entscheidung, auch über die Kosten der
Revisionsinstanz, an das Berufungsgericht zurück-
verwiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die an der Versicherung des Kahnés "M[REDACTED]" beteiligte Klägerin macht auf Grund Abtretung die Beklagten für den Schaden verantwortlich, der durch Raken dieses Kahnés am 24. Januar 1952 in der Gegend von Lorchhausen entstanden ist.

Das Schleppboot "J[REDACTED] W[REDACTED]" (künftig als "W[REDACTED]" bezeichnet) fuhr mit den beladenen Kähnen "M[REDACTED]" (backbords) und "Mo[REDACTED]" (steuerbords) auf erster Länge und den leeren Kähnen "Eintracht" und "Wa[REDACTED]" auf zweiter Länge linksrheinisch zu Tal. Auf Bergfahrt befanden sich dort: ein Götzmotor (rechtsrheinisch außerhalb des Fahrwassers, fahrend), der Schlepper "A[REDACTED]" mit Vorspannboot "Ju[REDACTED]" und zwei Anhangkähnen (Nr. 2 "Ed[REDACTED]"), das Motorschiff "Mü[REDACTED]" mit dem Motorschiff "St[REDACTED] N[REDACTED]" auf erster und dem Kahn "An[REDACTED]" auf zweiter Länge, das Motorschiff "E[REDACTED]" und das Motortankschiff "S[REDACTED]". Das MS "E[REDACTED]", das der Beklagten zu 1 gehört, und von dem Beklagten zu 2 geführt wurde, fuhr am weitesten linksrheinisch. Nachdem der "W[REDACTED]"-Zug das MS "E[REDACTED]" passiert hatte, rakte der Kahn "M[REDACTED]" und erlitt Leckage, so daß er bei Stromkilometer 546,7 auf Land gesetzt werden mußte. Der Kauber Pegelstand am Unfalltage war 2,28 m. MS "E[REDACTED]" wurde nach dem Unfall von der Beklagten zu 1 wieder auf Reise geschickt.

Die Klägerin hat behauptet, das MS "E[REDACTED]" habe in unzulässiger Weise die übrige Bergfahrt überholt und dadurch den "W[REDACTED]"-Zug so hart an die linksrheinische Fahrwassergrenze gedrängt, daß bei dem Versuch des Talzuges, nach dem Passieren das Fahrwasser wiederzugewinnen, der Kahn "M[REDACTED]" unmittelbar bei oder unterhalb der linksrheinisch liegenden Schwimmstangen gerakt habe. Mit der Klage hat die Klägerin als Schadensersatz den Betrag

von 72.911,50 hfl verlangt, wobei sie die Beklagte zu 1 auf Grund dinglicher und beschränkt persönlicher Haftung in Anspruch nimmt.

Die Beklagten behaupten, für das Überholen und Begegnen habe ausreichend Raum zur Verfügung gestanden. Der Unfall von "M" habe sich erst mehrere hundert Meter nach der Vorbeifahrt von MS "E" ereignet, ohne daß die Fahrweise von "E" dafür ursächlich gewesen sei. Das Raken sei vielmehr auf falsche Fahrweise des Bootes "W" und auf eine Achterlastigkeit des Kahnens "M" zurückzuführen. Als das Boot die linke Fahrwassergrenze verlassen habe, um die Mitte des Fahrwassers zu erreichen, habe "M" auf den Steuerdruck nicht schnell genug reagiert und infolgedessen von den auf der Bacheracher Seite liegenden Leyen nicht genügend Abstand bekommen.

Das Rheinschiffahrtsgericht hat die Klage dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt, das Rheinschiffahrtsobergericht hat sie abgewiesen. Mit der Revision erstreben die Klägerin und die Nebenintervenientin die Wiederherstellung des erstrichterlichen Urteils. Die Beklagten bitten um Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe:

I. Das Berufungsgericht hat unter Übernahme der Feststellungen des Rheinschiffahrtsgerichts angenommen, der Beklagte zu 2 habe unter Verletzung der Vorschriften der §§ 4, 43, 48 RhSchPVO durch den Kurs von "E" den "W"-Zug behindert und an die äußere linke Fahrwassergrenze in unmittelbarer Nähe der dort liegenden Schwimstangen gedrängt. Das Berufungsgericht hat sich mit den von den Beklagten gegen die Auffassung des Rheinschiffahrtsgerichts erhobenen Angriffen im einzelnen nicht auseinander-



gesetzt, da es die Klage wegen mangelnder Ursächlichkeit der Fahrweise des MS "E [REDACTED]" abgewiesen hat. Da dieser Klageabweisungsgrund, wie auszuführen sein wird, das angefochtene Urteil nicht trägt, wird das Berufungsgericht die Frage des schuldhaften Verhaltens der Schiffsführung von "E [REDACTED]" unter Würdigung des Vorbringens der Beklagten erneut zu prüfen haben, wobei davon auszugehen sein wird, daß nach § 43 Nr. 1 RhSchFVO aF die Beklagten zu beweisen haben, daß für das Überholen unzweifelhaft hinreichender Raum zur Verfügung stand.

II. Im Gegensatz zum Rheinschiffahrtsgericht konnte sich das Rheinschiffahrtsobergericht von der Ursächlichkeit des Überholmanövers für den entstandenen Schaden nicht überzeugen. Die Revision greift die Ausführungen des Berufungsgerichts mit Verfahrensrügen und sachlich-rechtlichen Rügen an.

Zwischen den Parteien ist unbestritten, daß der "W [REDACTED]"-Talgug und das zu Berg fahrende MS "E [REDACTED]" sich bei der bei km 541,95 liegenden Schwimmstange begegneten (Schriftsatz der Klägerin vom 23. Mai 1955 S. 12, vgl. die von den Beklagten mit der Klagebeantwortung vorgelegte Skizze). Nach der Behauptung der Klägerin ist der Kahn "M [REDACTED]" bald nach der Vorbeifahrt bei dem Versuch seines Schleppzuges, das Fahrwasser wiederzugewinnen, gerakt. Das Berufungsgericht hält die Bekundung verschiedener Zeugen, die Grundberührung sei 150 - 200 m unterhalb der Schwimmstange erfolgt, unter Berücksichtigung der Gesamtumstände nicht für geeignet, seine Überzeugung zu begründen, daß der Unfall sich an der von der Klägerin angegebenen Stelle ereignet habe; es sei die Möglichkeit nicht auszuschließen, daß der Kahn "M [REDACTED]" weiter unterhalb am Nordende des Bacheracher Grundes, also bei km 542,6 (siehe Schriftsatz der Beklagten vom 7. April 1956 S. 2) gerakt habe. Deswegen sei ein ursächlicher Zusammenhang zwischen

der unzulässigen Überholung durch "E [REDACTED]" und dem Raken des Kahn es nicht erwiesen.

Warum es an dem ursächlichen Zusammenhang für den Fall fehle, daß die Grundberührung erst bei km 542,6 erfolgte, wird im angefochtenen Urteil nicht erörtert. Das Berufungsgericht scheint der Ansicht zu sein, der ursächliche Zusammenhang sei aus dem Grund nicht mehr gegeben, weil sich der Unfall - möglicherweise - erst etwa 600 m nach der Vorbeifahrt ereignet habe; dies kann nur dahin verstanden werden, daß das Berufungsgericht die Ursache des Unfalls nicht in der Behinderung des "W [REDACTED]"-Zuges durch das MS "E [REDACTED]", sondern allein darin sieht, daß der Kapitän des "W [REDACTED]"-Bootes den ihm von "E [REDACTED]" aufgezwungenen Kurs an der Grenze des Fahrwassers zu lange beibehalten habe. Mit Recht rügt die Revision, im angefochtenen Urteil sei damit der Rechtsbegriff des Kausalzusammenhangs verkannt.

Zu dem Unfall wäre es nicht gekommen, wenn "E [REDACTED]" den "W [REDACTED]"-Zug nicht an die Grenze des Fahrwassers gedrängt hätte. Denn es liegt kein Anhaltspunkt dafür vor, daß der "W [REDACTED]"-Zug wider alle nautische Vorsicht von vornherein diesen gefährlichen Kurs eingeschlagen hätte, wenn er ihm nicht aufgezwungen worden wäre. Hätte aber der Talzug den normalen Kurs im Fahrwasser unter Einhaltung des gebotenen Abstandes von den Schwimmstangen einhalten können, dann wäre der Kahn "M [REDACTED]" nicht gerakt. Die falsche Fahrweise von "E [REDACTED]" ist daher eine *conditio sine qua non* für den Unfall gewesen. Daran ändert auch nichts, daß das Berufungsgericht auf die Gefährlichkeit dieser Strecke des Rheinstroms hinweist. Gewiß wäre denkbar, daß auch bei hinreichendem Raum im Fahrwasser durch nautisch fehlerhaftes Verhalten des "W [REDACTED]"-Bootes oder seiner Anhänge es zu einer Grundberührung hätte kommen können. Bei der Frage, ob auch ohne die falsche Fahr-

weise von "E[REDACTED]" es zum Unfall gekommen wäre, muß aber davon ausgegangen werden, daß die Besatzungen des "W[REDACTED]"-Zuges sich nautisch richtig verhalten hätten, da nichts dafür spricht, daß sie bei freier Entschlußmöglichkeit die Grenze des Fahrwassers aufgesucht hätten. Die Eigenschaft eines schadenstiftenden Verhaltens als *conditio sine qua non* für den eingetretenen Schaden kann nicht deswegen verneint werden, weil nicht jede denkbare Möglichkeit ausgeschlossen werden kann, daß auch ohne dieses Verhalten es zu dem Schaden gekommen wäre. Nur ein solcher hypothetischer Ursachenverlauf, mit dem auf Grund des gegebenen Sachverhaltes nach der Lebenserfahrung zu rechnen ist, ist unter Umständen geeignet, dem an sich gegebenen ursächlichen Zusammenhang seine rechtliche Bedeutung zu nehmen (BGHZ 8, 288, 296).

Unter Berücksichtigung aller Umstände muß der falschen Fahrweise von "E[REDACTED]" der Unfall auch dann als im Rechtssinne verursacht zugerechnet werden, wenn das Raken des Kahn es erst bei km 542,6 erfolgt sein sollte. Der Talzug (Schlepper mit 2 Anhängen) war über 200 m lang (nach der von der Beklagten vorgelegten Skizze 225 m). Bei der beschränkten Steuerfähigkeit der zu Tal fahrenden Anhänger konnte die Fahrwassergrenze erst nach der Vorbeifahrt des letzten Anhänges verlassen werden. Unstreitig folgte aber dem überholenden "E[REDACTED]" das ebenfalls überholende MTS "S[REDACTED]". Zwar ist unter den Parteien streitig, ob "S[REDACTED]" im Kurs von "E[REDACTED]" fuhr, oder ob es sich mehr rechtsrheinisch verhielt. Für die Frage des ursächlichen Zusammenhangs kann dieser Streitpunkt keine rechtlich entscheidende Rolle spielen. Der Kahn "M[REDACTED]", um dessen Schaden es geht, konnte keinen selbständigen Kurs steuern. Denn einmal war er an den längeren Kahn "Mo[REDACTED]" gekoppelt, sodann wurde er an einem nur 40 - 50 m langen Strang vom "W[REDACTED]"-Boot zu Tal ge-

schleppt. Selbst wenn der Schiffsführung des "W[REDACTED]"-Bootes, wie die Beklagten meinen (Schriftsatz vom 19. September 1955 S. 6, 10, 22), zum Vorwurf gemacht werden könnte, daß sie es unterließ, die Fahrwassergrenze unmittelbar nach der Begegnung ihrer letzten Anhänger mit "E[REDACTED]" zu verlassen, und nicht erkannte, daß an dieser Stelle das Aufsuchen des normalen Kurses weniger gefahrvoll war als bei km 542,6, weil dort jenseits der Fahrwassergrenze mehr Wasser zur Verfügung stand als weiter unterhalb, vielleicht auch den bei km 542,5 stark zum linken Ufer absetzenden Wasserfall nicht genügend in Rechnung stellte, so mag dies ein mitursächliches Verschulden der Schiffsführung des "W[REDACTED]"-Bootes begründen, ist aber nicht geeignet, den nach dem natürlichen Verlauf der Dinge gegebenen ursächlichen Zusammenhang mit der falschen Fahrweise des MS "E[REDACTED]" aufzuheben. Denn unter den gegebenen Umständen lag ein solches etwaiges fehlerhaftes Verhalten der Schiffsführung des "W[REDACTED]"-Bootes, für das die Klägerin nicht einzustehen hat, nicht außerhalb jeder nautischen Erfahrung. Die falsche Fahrweise von "E[REDACTED]" hat ihre rechtliche Bedeutung nicht dadurch verloren, daß die Schiffsführung des "W[REDACTED]"-Bootes in der durch das Überholmanöver geschaffenen Gefahrenlage sich etwa schuldhaft fehlerhaft verhielt (vgl. BGHZ 17, 153, 159).

III. Ist die schuldhafte Verursachung des Unfalls durch die falsche Fahrweise des MS "E[REDACTED]" anzunehmen, so wird bei der neuen Verhandlung auch zu prüfen sein, ob die Grundberührung durch Mitverschulden der Besatzung des Kahn "M[REDACTED]" mitverursacht wurde. Wenn auch bei den gegebenen Umständen kaum anzunehmen sein wird, daß die Achterlastigkeit auf die Steuerung des ersten Anhangs, die namentlich von dem längeren Kahn "Mo[REDACTED]" abhing, von Einfluß war - eine Frage, die nur der Untersuchung bedürfte, wenn ein falsches Nach-

steuern des ersten Anhangs festgestellt werden würde - ,
so ist doch zu untersuchen, ob achtern der zulässige Tief-
gang überschritten und dadurch die Grundberührung mit ver-
ursacht oder wenigstens der Schaden, den der Kahn erlitten
hat, erhöht wurde.

Nach alledem war das Berufungsurteil aufzuheben
und die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entschei-
dung an das Berufungsgericht zurückzuverweisen, dem auch
die Entscheidung über die Kosten der Revisionsinstanz
übertragen wird.

Dr. Nastelski

Dr. Fischer

Dr. Kuhn

Dr. Nörr

Dr. Reinicke