

2507 013

Verkündet
am 6. November 1958

Pfauz, Justizangestellter
als Urkundsbeamter der
Geschäftsstelle

I m N a m e n d e s V o l k e s

In dem Rechtsstreit

der D [REDACTED] B [REDACTED], vertreten durch die
Wasser- und Schifffahrtsdirektion in D [REDACTED]-R [REDACTED],
Beklagten und Revisionsklägerin,
- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

die Firma Karl H [REDACTED], Motorschifffahrt, in N [REDACTED],
Klägerin und Revisionsbeklagte,
- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] ..

hat der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die
mündliche Verhandlung vom 6. November 1958 unter Mitwirkung
des Senatspräsidenten Dr. Nastelski und der Bundesrichter
Dr. Fischer, Dr. Nörr, Liesecke und Dr. Reinicke

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Beklagten wird das Urteil
des 3. Zivilsenats des Oberlandesgerichts - Rheinschif-
fahrtsobbergerichts - in Köln vom 24. Mai 1956 aufgehoben.
Die Sache wird zu anderweiter Verhandlung und Entschei-
dung, auch über die Kosten der Revision, an das Berufungs-
gericht zurückverwiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Das der Klägerin gehörige Motorschiff "E H" hat am 22. August 1952 im Rheinstrom zwischen M und Rh gerakt. Nach der Behauptung der Klägerin ist ihr dadurch insgesamt ein Schaden entstanden in Höhe von 51 544,40 DM, den sie von der Beklagten ersetzt verlangt.

Die Klägerin ist der Auffassung, die Schuld an dem Unfall trage die Besatzung eines dort am Unfalltag arbeitenden Peilrahmens der Beklagten. Als "E H" zu Tal gekommen sei, habe der Peilrahmen gerade eine Querfahrt vom linken zum rechten Ufer unternommen, so daß der Kapitän des Motorschiffes angenommen habe, man wolle ihm Platz machen, und Backbordkurs gewählt habe. Als dann der Peilrahmen aber plötzlich wieder in Richtung auf das linke Ufer zurückgefahren sei, habe man auf "E H" vor sich Ankerbogen und auf dem Peilrahmen Flaggen erkannt, durch die - wie unstreitig - der linke Teil des Fahrwassers gesperrt und nur der rechte Teil freigegeben worden sei. Das Motorschiff sei dadurch zu scharfer Kursänderung nach Steuerbord genötigt gewesen und habe bei der Vorbeifahrt, hart hinter dem Peilrahmen, gerakt. Der letztere habe durch seine Querfahrt den Kurs der Talfahrt in unzulässiger und irreführender Weise gestört. "E H" sei dadurch entweder auf den rechtsrheinischen Drachenfelsgrund abgedrängt oder auf ein Hindernis "gelotst" worden, auf dem bereits drei andere Schiffe, - am 1. August "O", am 18. August "J" und am 19. August "C V" - gerakt gehabt hätten und das zu suchen gerade die Aufgabe des Peilrahmens an jenem Tage gewesen sei. Auch habe die Beklagte ihrer Verkehrssicherungspflicht nicht ordnungsgemäß genügt. Da in den vorausgegangenen Unfallmeldungen das Hindernis genau bezeichnet gewesen sei, hätte man die Stelle kennzeichnen müssen.

Die Beklagte bestreitet, daß sich die Besatzung des Peilrahmens falsch verhalten habe. An jenem ersten Tage der Suchaktion sei der linke Teil des Fahrwassers, bis 10 m über die Mitte hinaus, abgerahmt worden. Der Peilrahmen sei jeweils vor Eintreffen von Talfahrt, so auch beim Herannahen von "E H", rechtzeitig zum linken Ufer beigegangen. Das Motorschiff sei nicht auf dem Drachenfelsgrund, sondern aller Wahrscheinlichkeit nach auf dem bereits gemeldeten Hindernis aufgelaufen. Es hätte aber auch bei dem niedrigen Wasserstand des Unfalltages (Solltiefe 2,28 m) nicht ausbleiben können, daß das Schiff mit einer Abladung auf 2,13 m bei seiner erheblichen Geschwindigkeit durch Setzen auf den Felsgrund im Fahrwasser dort auflief. Weder dafür noch für das Hindernis im Fahrwasser sei die Beklagte verantwortlich. Man habe alles getan, um der Verkehrssicherungspflicht rechtzeitig und ausreichend zu genügen. Das Hindernis sei am folgenden Tag bei km 642,9 + 70, und zwar 10 m rechts von der Mitte des Fahrwassers, jedoch unterhalb der Sollsohle gefunden und betonnt worden. Schon vorher – aufs Geratewohl – Tonnen zu legen, sei nicht anständig gewesen.

Das Rheinschiffahrtsgericht hat die Klage abgewiesen, das Rheinschiffahrtsobergericht hat sie dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Mit der Revision erstrebt die Beklagte die Wiederherstellung des erstgerichtlichen Urteils. Die Klägerin bittet um Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe:

I. Das Berufungsgericht stellt fest, am Unfalltag habe sich bei km 642,97 etwa 10 m rechts von der Mitte des Fahrwassers ein Hindernis befunden, auf dem das Motorschiff der Klägerin gerakt habe. Am Tage nach dem Unfall habe näm-



lich der Peilrahmen bei Einstellung auf Sollsohle leichte Grundberührung gehabt, bei Einstellung unter 20 cm Sollsohle habe man das Hindernis deutlich ausmachen können. Auf Grund des Parteivorbringens und der Beweisaufnahme müsse angenommen werden, daß das Motorschiff, das fast bis auf Solltiefe abgeladen gewesen sei, gerade den Teil des Fahrwassers passiert habe, in dem sich das Hindernis befunden habe, und daher durch das Auffahren auf das Hindernis beschädigt worden sei. Diese Feststellungen greift die Revision nicht an.

II. Ob die Beklagte ihre Verkehrssicherungspflicht verletzt hat, läßt das Berufungsgericht dahingestellt. Insbesondere läßt es offen, ob die Beklagte verpflichtet war, die mutmaßliche Lage des Schiffahrtshindernisses durch besondere Maßnahmen gegen weitere Unfälle abzusichern.

III. Dagegen wirft das Berufungsgericht der Schiffsführung des Peilrahmens ein für den Schaden ursächliches schuldhaft fehlerhaftes nautisches Verhalten (§ 4 RhSchPVO) vor. Dies sieht es darin, daß der Peilrahmen bei der Annäherung des Talschiffes nicht rechtzeitig die Mitte des Fahrwassers geräumt habe und zum linken Ufer beigegangen sei, so daß die Begegnung noch mitten im Fahrwasser stattgefunden habe. Der Peilrahmen habe, so wird im angefochtenen Urteil ausgeführt, nahe an der linken Fahrwassergrenze Anker gesetzt gehabt und bis 10 m über die Fahrwassermitte zunächst den linken Teil des Fahrwassers abgerahmt; bei der Annäherung von Talfahrern sei jeweils das Fahrwasser geräumt worden. Durch die nach § 74 RhSchPVO vorgeschriebenen Flaggen seien die Talfahrer angewiesen worden, hinter dem weichen Peilrahmen, also zwischen ihm und dem rechten Ufer, zu passieren. Als das MS "E H" 7 km oberhalb in Sicht gekommen sei, habe sich der Peilrahmen gerade auf einer Querfahrt vom linken zum rechten Ufer befunden. Da der Kapitän des Motorschiffes wegen des trüben Wetters die

Flaggensignale des Peilrahmens nicht erkannt habe, habe er aus dem Verhalten des Peilrahmens schließen können, dieser wolle ihm den linken Teil des Fahrwassers freigeben, und entsprechenden Kurs genommen. Statt seine irreführende Querfahrt abubrechen, sei der Peilrahmen entweder wesentlich über die Mitte des Fahrwassers nach rechtsrheinisch hinausgefahren oder habe sich unverantwortlich lange in der Mitte des Fahrwassers verhalten und sich erst im allerletzten Augenblick rückläufig bewegt. Etwa 300 m vor dem Peilrahmen habe man auf dem Talfahrer die Signale des Peilrahmens erkannt, sei scharf auf Steuerbordkurs gegangen und hart an dem weichenden Peilrahmen vorbeigefahren. Eine noch stärkere Kursänderung mit näherem Anhalten des gefährlichen Drachenfelsgrundes sei bei dem niedrigen Wasserstand mit dem bis fast auf Solttiefe, aber immerhin noch zulässig abgeladenen Schiff nicht zu verantworten gewesen. Durch das fehlerhafte Verhalten der Besatzung des Peilrahmens sei das Motorschiff so gut wie zwangsläufig dorthin gelenkt worden, wo sich das Hindernis befunden habe und wo es nach den bereits vorliegenden Unfallmeldungen auch vermutet werden mußte. Für ein Verschulden der Schiffsführung des Talfahrers hätten sich keine Anhaltspunkte ergeben. Das Berufungsgericht hat gemäß § 3 BSchG die Klage für dem Grunde nach gerechtfertigt erklärt, ohne allerdings die nach §§ 4, 114 BSchG gebotene Haftungsbeschränkung auszusprechen.

Rechtlich unerheblich ist, was das Berufungsgericht über die angeblich irreführende Querfahrt des Peilrahmens ausführt. Wenn, wie im angefochtenen Urteil zugunsten der Beklagten unterstellt wird und wovon in der Revisionsinstanz auszugehen ist, der Peilrahmen nicht mehr als 10 m über die Fahrwassermitte nach rechtsrheinisch gefahren ist, so kann schon sehr fraglich sein, ob der Kapitän der "E H", der bei der gebotenen Aufmerksamkeit wohl erkennen mußte, daß er ein Suchgerät vor sich habe, nicht von

vornherein mit der im angefochtenen Urteil geschilderten Arbeitsweise des Peilrahmens rechnen und seine Fahrweise entsprechend einstellen mußte. Doch kann diese Frage unentschieden bleiben. Jedenfalls hat die Schiffsführung des Talbootes auf 300 m Entfernung erkannt, daß sie den Peilrahmen an Steuerbord passieren mußte, und hat dies auch getan. Für den Unfallverlauf ist es unerheblich, ob das Talschiff zunächst nach linksrheinisch und erst in einer Entfernung von 300 m nach Steuerbord fuhr oder ob es von Anfang an die rechte Fahrwasserseite innegehalten hätte.

Der tatsächlichen Grundlage entbehrt, wie die Revision zutreffend rügt, die Meinung des Berufungsgerichts, das Talschiff habe den rechtsrheinisch befindlichen Drachenfelsgrund nicht näher anhalten können. Da nach den Feststellungen des Berufungsgerichts das Fahrwasser 150 m breit war und die "E. H." 10 m rechts von der Mitte des Fahrwassers (dort befand sich das Hindernis) in einem Abstand von 15 m den Peilrahmen passierte, befand sich der Peilrahmen im Augenblick des Passierens fast genau in der Mitte des Fahrwassers, eher noch einige Meter mehr zum linksrheinischen Ufer hin. Dem Talschiff stand also die ganze rechte Fahrwasserbreite von 75 m zur Verfügung. Wenn man annimmt, daß die Vorbeifahrt am Drachenfelsgrund mit einem Sicherheitsabstand von etwa 20 m zu erfolgen hatte, so blieben immerhin noch 55 m, die voll ausgenutzt werden konnten, da kein Gegenverkehr vorhanden war. Da dem Motorschiff bei der Begegnung ein Raum von mindestens dieser Breite zur Verfügung stand, kann der Ansicht des Berufungsgerichts, die Besatzung des Peilrahmens habe das Talschiff so gut wie zwangsläufig dorthin gelenkt, wo sich das Hindernis befand, nicht beigetreten werden. Es ist daher nicht einzusehen, inwiefern die Besatzung des Peilrahmens sich nautisch falsch verhalten haben sollte, wenn sich der Peilrahmen im Augenblick des Passierens nahezu noch in der Mitte des Fahrwassers befand.

Aber auch wenn man der Ansicht des Berufungsgerichts folgen wollte, daß die Führung des Peilrahmens verpflichtet gewesen wäre, dem vorbeifahrenden Motorschiff noch mehr Raum zu geben, so könnte jedenfalls der ursächliche Zusammenhang zwischen einer solchen Pflichtverletzung und dem Raken nicht angenommen werden. Das Hindernis befand sich mitten im Fahrwasser. Dort rakten auch schon bei den drei früheren Unfällen die Talschiffe, ohne daß ersichtlich ist, daß sie zu diesem Kurs durch Dritte gezwungen worden wären. Daraus ergibt sich, daß eine nicht unerhebliche Gefahr des Rakens auch dann gegeben gewesen wäre, wenn der Peilrahmen überhaupt nicht an der Unfallstelle gearbeitet hätte. Von einem ursächlichen Zusammenhang könnte daher nur dann die Rede sein, wenn diese Gefahr durch den - hier einmal unterstellten - nautischen Fehler der Führung des Peilrahmens erhöht worden wäre. Das wäre vielleicht dann der Fall gewesen, wenn der Peilrahmen verpflichtet gewesen wäre, das Fahrwasser völlig freizumachen, also bis an die linke Grenze des Fahrwassers zu gehen, da dann die Wahrscheinlichkeit dafür, daß das Motorschiff den Kurs gerade über die Unfallstelle genommen hätte, vielleicht geringer gewesen wäre, wobei jedoch andererseits nicht verkannt werden darf, daß der Peilrahmen gerade durch seine Lage mitten im Fahrwasser, wo das Hindernis vermutet wurde, die Gefahr für Schiffe, die in normalem Abstand vorbeifuhren, verringerte. Eine völlige Räumung des 150 m breiten Fahrwassers war aber aus nautischen Gründen keinesfalls geboten, insbesondere nicht wegen des rechtsrheinisch vorspringenden Drachenfelsgrundes, den das Berufungsgericht als Grund für das harte Anhalten bei der Vorbeifahrt anführt. Es kann sich daher nur darum handeln, ob die Unfallwahrscheinlichkeit verringert worden wäre, wenn sich der Peilrahmen im Augenblick der Begegnung statt in der Mitte des Fahrwassers 20 bis 30 m, von der Mitte ab gerechnet, näher dem linksrheinischen Ufer befunden hätte. Dann wären für das

Motorschiff etwa 100 m Fahrwasserbreite verblieben. Nun kann nicht angenommen werden, daß das Motorschiff auch in diesem Fall so ungewöhnlich hart, wie geschehen, am Peilrahmen vorbeigefahren wäre. Die Wahrscheinlichkeit, daß das Motorschiff in diesem Falle den Kurs über die Unfallstelle genommen hätte, wäre dann keinesfalls geringer gewesen, im Gegenteil: Der in der Mitte des Fahrwassers befindliche Peilrahmen hat tatsächlich die Unfallstelle mehr abgeschildert, als wenn er 20 bis 30 m weiter linksrheinisch gewesen wäre; zum Raken ist es nur deshalb gekommen, weil das Motorschiff den Peilrahmen ungewöhnlich hart (nach der Aussage des Motorschiffskapitäns betrug der seitliche Abstand des Bugs seines Schiffes vom Vorschiff des Peilrahmens etwa 5 m) angehalten hat, obwohl ihm genügend Fahrwasser für ein normales Passieren zur Verfügung stand.

Da der ursächliche Zusammenhang fehlt, braucht auf die Frage des Verschuldens, das nur vorliegen würde, wenn die Führung des Peilrahmens fahrlässig eine durch ihr Verhalten eingetretene Gefahrerhöhung nicht erkannt hätte, nicht eingegangen zu werden.

Schon die Erörterung der Frage, ob und inwiefern durch die Lage des Peilrahmens in unmittelbarer Nähe des Hindernisses eine Gefahrenverminderung eingetreten ist, zeigt, daß das Kernproblem dieses Rechtsstreits nicht in der Frage des nautischen Verhaltens der Besatzung des Peilrahmens liegt, sondern in der Frage der Verletzung der Verkehrssicherungspflicht durch die Beklagte. Diese vom Berufungsgericht offengelassene Frage bedarf daher der Entscheidung.

Sollte das Berufungsgericht zu dem Ergebnis kommen, daß die Beklagte wegen Verletzung ihrer Verkehrssicherungspflicht hafte, so wird es die Frage des mitwirkenden Verschuldens der Klägerin nochmals zu prüfen haben. Dabei wird u. a. zu würdigen sein, welche Bedeutung dem Umstand zukommt,

daß der Rahmen am nächsten Tag bei Einstellung auf Soll-
 sohle leichte Grundberührung hatte, die zeigte, daß die
 Sollsohle gerade erreicht war, und daß das Hindernis erst
 bei Einstellung auf 20 cm unter diese Sohle eindeutig aus-
 gemacht wurde. Das Berufungsgericht wird gegebenenfalls un-
 ter Zuziehung eines Sachverständigen zu untersuchen haben
 ob die Klägerin durch die tiefe Abladung ihres Motorschif-
 fes bei dem niedrigen Wasserstand nicht ihre Sorgfalts-
 pflicht in eigenen Angelegenheiten verletzt hat und ob ins-
 besondere der Schaden bei ordnungsgemäßer Beladung einen
 solchen Umfang angenommen hätte.

Demnach war das Urteil aufzuheben und die Sache zur
 anderweiten Verhandlung und Entscheidung, auch über die
 Kosten der Revision, an das Berufungsgericht zurückzaver-
 weisen.

Dr. Nastelski Dr. Fischer Dr. Nörr Liebecke Dr. Reinicke