

10

Wird ein Talfahrer, der die Fahrt im dichten Nebel verspätet abgebrochen, dann aber das Fahrwasser so weit wie möglich frei gemacht hat, von einem nachfolgenden Fahrzeug angefahren, so kann ihm die Tatsache allein, daß er die Fahrt entgegen der Vorschrift des § 80 Nr. 2 Abs. 1 RheinSchPolVO 1954 nicht früher eingestellt hat, nicht als Mitverschulden zugerechnet werden.

BGH, Urt. v. 22. Juni 1972 - II ZR 19/71 - Rheinschiffahrts-
obergericht Karlsruhe
Rheinschiffahrts-
gericht Mannheim

27

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 19/71

URTEIL

Verkündet am

22. Juni 1972
Kaufmann,
Justizangestellte
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

Firma Achiel P [REDACTED], S [REDACTED],
G [REDACTED] (Belgien), H [REDACTED],

Klägerin und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

1. Josef und Winfried F [REDACTED], Schiffsgemeinschaft,
M [REDACTED]-W [REDACTED], Ho [REDACTED]straße [REDACTED],

2. Winfried F [REDACTED], Schiffsführer von MS "B [REDACTED]",
Ho [REDACTED] (Niederrhein), We [REDACTED]straße [REDACTED],

Beklagte und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Freiherr v. [REDACTED] -

29

- 2 -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 22. Juni 1972 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Stimpel und der Bundesrichter Liesecke, Dr. Schulze, Dr. Bauer und Dr. Kellermann

für Recht erkannt:

Auf die Revision wird das Urteil des Rheinschiffahrtsobergerichts Karlsruhe vom 3. November 1970 aufgehoben, soweit zum Nachteil der Klägerin erkannt worden ist. Im Umfang der Aufhebung wird die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung an das Berufungsgericht zurückverwiesen, dem auch die Entscheidung über die Kosten der Revision übertragen wird.

Von Rechts wegen

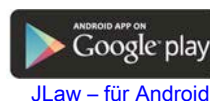
Tatbestand

Die Klägerin ist Eignerin des MS "Sa [REDACTED] III" (997 t; 550 PS). Sie nimmt die Beklagten, denen das MS "B [REDACTED]" (1.283 t; 750 PS) gehört, aus einem Schiffszusammenstoß in Anspruch, der sich zwischen den beiden Schiffen am 28. Oktober 1965 auf dem Rhein kurz unterhalb der bei km 432,6 gelegenen Frankenthaler Autobahnbrücke zugetragen hat.

Hinweis: Auch Teile der Urteilsammlung sind als Datenbank nach §§ 87a ff. UrhG geschützt.



JLaw – Gesetze und Urteile
Kostenlos
Über 200 Gesetze
Über 100.000 Urteile
[\(mobile App\)](#)



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

An diesem Tag befand sich MS "Sa [REDACTED] III" mit einer Ladung von 630 t Kies auf Talfahrt. Wegen dichten Nebels im Bereich der Frankenthaler Autobahnbrücke drehte das Schiff unmittelbar nach Passieren der Brücke auf und ankerte kurz unterhalb des etwas mehr linksrheinisch stehenden Brückenpfeilers neben einem dem linken Ufer vorgelagerten Grund. Dort wurde es kurze Zeit später von MS "B [REDACTED]" angefahren. Dieses Schiff, das der Beklagte zu 2 zur Unfallzeit verantwortlich führte, befand sich ebenfalls mit einer Ladung Kies auf Talfahrt. Es war im Nebel noch oberhalb der Brücke mit einem Bergfahrer (TMS "Ha [REDACTED]") in der Nähe des rechten Ufers kollidiert und wollte, nachdem es von dem Bergfahrer freigegeben war, unmittelbar unterhalb der Brücke über Backbord aufdrehen. Hierbei geriet es mit dem Backbordvorschiff gegen die Backbordseite des MS "Sa [REDACTED] III" und beschädigte dieses Fahrzeug.

Die Klägerin wirft der Führung des MS "B [REDACTED]" die Fahrt im Nebel vor. Sie hat beantragt, die Beklagten als Gesamtschuldner zur Zahlung von 9.212,16 DM nebst Zinsen zu verurteilen, und zwar als Schiffsgemeinschaft dinglich haftend mit MS "B [REDACTED]" und im Rahmen des § 114 BinnSchG persönlich haftend, der Beklagte zu 2 außerdem unbeschränkt persönlich haftend.

Die Beklagten, die MS "B [REDACTED]" in Kenntnis der Klageforderung zu neuen Reisen ausgesandt haben, halten das Klagebegehren für unberechtigt, weil MS "Sa [REDACTED] III" nicht außerhalb des Fahrwassers gelegen habe. Sie sind weiter für den Fall, daß MS "B [REDACTED]" die Fahrt im Nebel vorzuwerfen sei, der Ansicht, daß der gleiche Vorwurf dann auch die Führung des MS "Sa [REDACTED] III" treffe. Dieses Schiff habe nämlich ebenfalls erst im Nebel aufgedreht.

Das Rheinschiffahrtsgericht hat den Klageanspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Das Rheinschiffahrtsobergericht hält diesen Anspruch dem Grunde nach nur zu 2/3 für berechtigt und hat demgemäß den weitergehenden Teil der Klage abgewiesen. Mit der - vom Berufungsgericht zugelassenen - Revision erstrebt die Klägerin die Wiederherstellung des erstinstanzlichen Urteils. Die Beklagten beantragen, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe

1. Der Streit der Parteien geht im Revisionsrechtzug in erster Linie darum, ob die Führung des MS "Sa [REDACTED] III" die Kollision zurechenbar mitverschuldet hat. Hierzu hat das Berufungsgericht ausgeführt:

Ein Verstoß der Führung des MS "Sa [REDACTED] III" gegen § 80 Nr. 4 RheinSchPolVO 1954 komme nicht in Betracht, weil sie bei der Einstellung der Fahrt das Fahrwasser so weit wie möglich frei gemacht habe. Hingegen habe sie die Vorschrift des § 80 Nr. 2 Abs. 1 RheinSchPolVO 1954 verletzt. Denn mit Rücksicht auf den dichten Nebel, der 150 bis 200 m oberhalb der Brücke begonnen und die Sicht stellenweise unter 40 m eingeschränkt habe, habe MS "Sa [REDACTED] III" die Fahrt oberhalb der Brücke, und zwar vor Beginn des Nebels, einstellen müssen und nicht bis unterhalb der Brücke fortsetzen dürfen. Dieses Fehlverhalten sei für die Kollision adäquat kausal gewesen, weil sich mit dem Zusammenstoß die Gefahr verwirklicht habe, vor der § 80 Nr. 2 Abs. 1 RheinSchPolVO 1954 den Verkehr schützen wolle.

Auch habe die Führung des MS "Sa [REDACTED] III" gewußt, daß ihr ein weiterer Talfahrer folge, und nicht darauf vertrauen können, dieser werde - entgegen ihrem schlechten Beispiel - vor Beginn des Nebels anhalten oder ihr Fahrzeug innerhalb des Nebels rechtzeitig bemerken.

2. Diese Ausführungen beachten nicht, daß ein zurechenbares Mitverschulden der Führung des MS "Sa [REDACTED] III" wegen des Verstoßes gegen die Vorschrift des § 80 Nr. 2 Abs. 1 RheinSchPolVO 1954 zu verneinen ist, wenn der Schaden, um den es vorliegend geht, nicht mehr im Bereich der Folgen liegt, deren Eintritt diese Vorschrift verhindern will, oder anders ausgedrückt, wenn er von dem Schutzzweck der Bestimmung nicht mehr gedeckt wird (vgl. BGHZ 27, 137, 140; 37, 311, 315). Das ist hier der Fall.

§ 80 Nr. 2 Abs. 1 RheinSchPolVO 1954 gebietet der Talfahrt, die Fahrt einzustellen, sobald sie diese infolge verminderter Sicht und mit Rücksicht auf den übrigen Verkehr oder die örtlichen Umstände nicht mehr ohne Gefahr fortsetzen kann. Die Vorschrift will demnach die Gefahren verhindern, die mit der F o r t b e w e g u n g eines Talfahrers bei ungenügender Sicht verbunden sind. Diese Gefahren entfallen aber jedenfalls dann, wenn, wie hier, der Talfahrer, der zunächst die Fahrt entgegen der genannten Vorschrift fortgesetzt hat, diese eingestellt und einen Liegeplatz aufgesucht hat, der nicht zu beanstanden ist. Wird er nunmehr dort von einem anderen Fahrzeug angefahren, so verwirklicht sich nicht mehr die Gefahr, die mit s e i n e r Fahrt im Nebel verbunden war, sondern nur jene, die durch die Fahrt des a n d e r e n Fahrzeugs im Nebel entstanden ist. Die Lage ist hier nicht anders als bei jedem anderen Stillieger, der das Fahrwasser

- gemäß der Vorschrift des § 80 Nr. 4 RheinSchPolVO 1954 - so weit wie möglich frei gemacht hat und von einem Dritten angefahren wird.

Danach kann der Führung des MS "Sa [REDACTED] III" ihr Verstoß gegen § 80 Nr. 2 Abs. 1 RheinSchPolVO 1954 nicht als mitwirkendes Verschulden bei der Entstehung des Schadens zugerechnet werden, der durch die spätere Anfahrung ihres Schiffes seitens des MS "B [REDACTED]" verursacht worden ist.

3. Nun kann allerdings ein Mitverschulden des Geschädigten nach § 254 BGB, der insoweit durch § 92 BinnSchG in Verbindung mit § 736 HGB nicht ausgeschaltet ist, auch dann vorliegen, wenn er nicht gegen verkehrsrechtliche Vorschriften verstoßen hat oder ihm ein derartiger Verstoß, wie hier, im Rahmen des § 254 BGB nicht zuzurechnen ist. Denn das Verschulden des Geschädigten im Sinne dieser Vorschrift besteht darin, daß er diejenige Aufmerksamkeit und Sorgfalt nicht beachtet hat, die ein ordentlich und gewissenhaft handelnder Mensch anzuwenden pflegt, um eigenen Schaden zu vermeiden (BGHZ 9, 316, 318). Hingegen braucht ein schuldhaftes Verhalten derart, daß es - gemessen an den Forderungen der Rechtsordnung - den Vorwurf der Rechtswidrigkeit verdient, nicht gegeben zu sein. Deshalb kann einen Stillieger, der von einem anderen Fahrzeug angefahren wird, ein Mitverschulden an dem Unfall auch treffen, wenn er einen Liegeplatz benutzt hat, der zwar nach schiffahrtspolizeilichen Vorschriften nicht zu beanstanden ist, den aber eine sorgfältig auf ihr Interesse bedachte Schiffsführung nicht aufgesucht hätte. Da das Berufungsgericht das Verhalten der Führung des MS "Sa [REDACTED] III" unter diesem Gesichtspunkt nicht geprüft hat und dem Senat eine abschließende Beurteilung dieser weitgehend auf tatsächlichem

Gebiete liegenden Frage mangels hinreichender Feststellungen seitens des Berufungsgerichts nicht möglich ist, war das angefochtene Urteil insoweit aufzuheben, als es zum Nachteil der Klägerin erkannt hat, und die Sache im Umfang der Aufhebung zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung an das Berufungsgericht zurückzuverweisen.

Dieses wird nunmehr Gelegenheit haben zu erörtern, ob der Führung des MS "Sa [REDACTED] III" ein Mitverschulden an der Beschädigung ihres Schiffes deshalb vorzuwerfen ist, weil sie einen Liegeplatz aufgesucht hat, der zwar einerseits im Nebel lag, andererseits aber durch den linksrheinischen Grund und einen Brückenpfeiler gut gegen weitere Talfahrt abgeschirmt gewesen sein soll (vgl. S. 6 des Urteils des Rheinschiffahrtsgerichts) und, wie dem Rheinatlas (Editions de la Navigation du Rhin - Strasbourg 1967) zu entnehmen ist, sich abseits des im Brückenbereich üblicherweise rechtsrheinisch verlaufenden Kurses der Bergfahrt befunden hat. Sollte das Berufungsgericht diese Frage bejahen, so wird es erneut zu prüfen haben, ob das Verhalten der Führung des MS "Sa [REDACTED] III" für die Beschädigung ihres Fahrzeugs durch MS "B [REDACTED]" a d ä q u a t kausal war. Das dürfte sich, wie das Berufungsgericht anscheinend meint, nicht damit begründen lassen, daß wegen des - unerlaubten - Hineinfahrens des MS "Sa [REDACTED] III" in den Nebel mit einem entsprechenden Verhalten des nachfolgenden MS "B [REDACTED]" zu rechnen war, weil es keinen Erfahrungssatz dahin gibt, daß die Führung eines Schiffes, die ein vorausfahrendes Fahrzeug im dichten Nebel verschwinden sieht, nun ebenfalls verkehrswidrig handelt und in den Nebel hineinfährt, überdies MS "B [REDACTED]"

dem MS "Sa [REDACTED] III" nicht unmittelbar gefolgt ist,
sondern zwischen den beiden Talfahrern ein zeitlich
nicht unerheblicher Abstand von etwa 10 Minuten gelegen
hat (vgl. S. 2 des angefochtenen Urteils).

Stempel

Dr. Bauer

Liesecke

Bundesrichter Dr. Kellermann
ist beurlaubt und deshalb
verhindert zu unterschreiben.

Dr. Schulze

Stempel