

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 21/75

URTEIL

in dem Rechtsstreit

Verkündet am

14. Februar 1977
Kaufmann,
Justizsekretärin
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

der M [REDACTED] & F [REDACTED], Versicherungsagentur,
Inhaber: Kai Michael B [REDACTED], T [REDACTED], H [REDACTED],

Klägerin, Revisionsklägerin
und Revisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. K [REDACTED] -

g e g e n

1. die S c h [REDACTED] Reederei GmbH & Co. Schiffahrt und
Transport KG, vertreten durch ihre persönlich haftende
Gesellschafterin, die Sch [REDACTED] Reederei GmbH i. L., diese
vertreten durch ihren Liquidator Rudolf H. Z [REDACTED], A [REDACTED]
[REDACTED], Ba [REDACTED]
2. den Schiffsführer Helmut M [REDACTED],
Ma [REDACTED]-Straße [REDACTED], Mi [REDACTED],

Beklagten, Revisionsbeklagten
und Revisionskläger,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. Br [REDACTED] -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 14. Februar 1977 durch den Vorsitzenden Richter Stimpel und die Richter Fleck, Dr. Bauer, Dr. Kellermann und Bundschuh

für Recht erkannt:

Die Revisionen der Parteien gegen das Urteil des Schiffahrtsobergerichts Karlsruhe vom 10. Dezember 1974 - U 3/74 Sch - werden zurückgewiesen.

Von den Kosten des Revisionsverfahrens haben die Klägerin 3/4 und die Beklagten als Gesamtschuldner 1/4 zu tragen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Am 2. Februar 1971 fuhr MS "H[REDACTED]" (74,88 m lang; 8,20 m breit; 998,5 t; 635 PS), das die Klägerin gegen die Gefahren der Schifffahrt versichert hat, auf dem Neckar leer zu Tal. Gegen 13 Uhr kam ihm aus der starken Linkskrümmung des Flusses oberhalb der Schleuse Hirschhorn MS "L[REDACTED]" (71,28 m lang; 9,33 m breit; 1.022 t; 630 PS; Ladung: 921 t Bimskies) entgegen, dessen Eigner die Beklagte zu 1 ist und das von dem Beklagten zu 2 verantwortlich geführt wurde. Auf Höhe von Neckar-km 49,100 bis 49,050 - etwa am oberen Ende

- 3 -

der Linkskrümmung - stießen die beiden Fahrzeuge mit den Vorschiffen in der rechten Flußhälfte zusammen. MS "H[REDACTED]" erhielt im Backbordvorschiff ein großes Loch, an dessen oberem Rand ein scharfkantiger Teil der Schiffsbeplattung über die Bordwand hinausragte. Diesen Teil ließ der Schiffsführer des MS "H[REDACTED]" am nächsten Tag von der Bauschlosserei Be[REDACTED] in Hi[REDACTED] mit dem Schneidbrenner beseitigen, da das Schiff nach einer Anordnung der Schiffsuntersuchungskommission Heilbronn erst nach dessen Entfernung die Reise fortsetzen durfte. Während der Arbeiten fing das Vorschiff des MS "H[REDACTED]" Feuer und brannte aus.

Die Klägerin nimmt - aus übergegangenem Recht - die Beklagten in Höhe des Kollisionsschadens und des Brandschadens der Interessenten des MS "H[REDACTED]" in Anspruch. Den ersten Schaden hat sie auf 70.788,66 DM, den zweiten auf 204.868,41 DM beziffert. Sie hat beantragt, die Beklagten als Gesamtschuldner zur Zahlung von 275.656,97 DM nebst Zinsen zu verurteilen, die Beklagte zu 1 dinglich mit MS "L[REDACTED]" und persönlich im Rahmen des § 114 BinnSchG haftend. Sie wirft dem Beklagten zu 2 vor, daß er - entgegen der dem Talfahrer erteilten Weisung, an der Backbordseite vorbeizufahren - plötzlich den Kurs des MS "L[REDACTED]" in die rechte Flußhälfte geändert habe, wo er sodann mit dem die Weisung befolgenden MS "H[REDACTED]" kollidiert sei.

Demgegenüber haben die Beklagten behauptet, MS "L[REDACTED]" habe dem Talfahrer durch Zeigen der blauen Seitentafel den Weg zu einer Steuerbordbegegnung gewiesen. Jedoch sei MS "H[REDACTED]" entgegen dieser Weisung nicht in der



linken Flußhälfte verblieben, sondern habe überraschend in die rechte Flußhälfte hinübergewechselt und sei dadurch in den Kurs des Bergfahrrers geraten. Im übrigen meinen die Beklagten, daß sie keinesfalls für den Brandschaden zu haften hätten; dieser sei keine adäquate Folge des Schiffszusammenstoßes.

Die Beklagte zu 1 hat MS "L[REDACTED]" in Kenntnis der Klageforderung zu neuen Reisen ausgesandt.

Das Schifffahrtsgericht und das Schifffahrtsobergericht haben - unter Abweisung der Klage im übrigen - den Klageanspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt, "soweit er die durch den Schiffsunfall am 2. 2. 1971 unmittelbar verursachten Kollisionsschäden des MS 'H[REDACTED]' betrifft". Mit der Revision verfolgt die Klägerin den abgewiesenen Teil der Klage weiter, wogegen die Beklagten mit ihrer Revision die vollständige Abweisung der Klage zu erreichen suchen.

Entscheidungsgründe:

1. Nach Ansicht des Berufungsgerichts hat der Beklagte zu 2 schuldhaft gegen § 37 Nr. 3 BinnSchStrO 1966 ("Beim Begegnen ... dürfen Fahrzeuge ... ihren Kurs nicht ändern, nachdem dieser nach den §§ 38 ... festgelegt ist") verstoßen und dadurch die Kollision verursacht. Hingegen treffe die Führung des MS "H[REDACTED]" kein Mitverschulden an dem Zusammenstoß. Beides ergebe sich eindeutig aus dem Unfallhergang. Danach seien die Kurse des

MS "L[REDACTED]" und des MS "H[REDACTED]" zunächst in der linken Flußhälfte verlaufen. Als die beiden Fahrzeuge noch 300 bis 200 m voneinander entfernt gewesen seien, habe der Talfahrer den Kurs in die rechte Flußhälfte geändert, weil der Bergfahrer keine blaue Seitenflagge (oder -tafel) gezeigt und damit die Weisung gegeben habe, an seiner Backbordseite vorbeizufahren (§ 38 Nr. 2 BinnSchStrO 1966). Unmittelbar darauf sei jedoch MS "L[REDACTED]" auf Höhe von Neckar-km 48,900 bis 49,000 hart in Richtung des rechten Ufers gelaufen und habe gleichzeitig die blaue Seitenflagge beigesetzt. Dadurch sei es in der rechten Flußhälfte bei Neckar-km 49,050 bis 49,100 zu der Kollision gekommen, die mit Rücksicht auf den geringen Abstand der beiden Fahrzeuge bei der Kursänderung des MS "L[REDACTED]" und den bereits zuvor von MS "H[REDACTED]" eingeschlagenen Steuerbordkurs für den Talfahrer unabwendbar gewesen sei.

2. Die Revision der Beklagten greift diese Ausführungen insoweit an, als das Berufungsgericht jedwedes Mitverschulden der Führung des MS "H[REDACTED]" an dem Zusammenstoß verneint hat. Sie meint, diese hätte sich vor der Kursänderung nach Steuerbord mit dem Bergfahrer durch Schallzeichen über die Art der Begegnung verständigen und außerdem den Kurswechsel mit derartigen Zeichen begleiten müssen. Zwar sei im allgemeinen der Talfahrer nach Weisung des Begegnungskurses durch den Bergfahrer nicht verpflichtet, sich mit diesem über den Begegnungskurs zu verständigen, ehe er die Weisung befolge, und einen infolge der Weisung notwendigen Kurswechsel durch Schallzeichen anzuzeigen. Hier hätten das jedoch die besonderen Umstände des Falles geboten. Da die Schleuse Hirschhorn am unteren Ende der starken Linkskrümmung des

Neckars auf der linken Flußseite liege, verlaufe der übliche Kurs der Talfahrt oberhalb der Schleuse in der linken Flußhälfte, wogegen die Bergfahrt nach dem Verlassen der Schleuse gewöhnlich zum rechten Ufer hinübergehe, also durch den Hang fahre, und der Talfahrt die blaue Seitenflagge zeige, damit sie an der Steuerbordseite passiere. Deshalb sei die Weisung des MS "L[REDACTED]" an MS "H[REDACTED]", an der Backbordseite vorbeizufahren, unüblich und fehlerhaft gewesen und habe dem Talfahrer keinen geeigneten Weg freigelassen, nämlich den Weg zum linken Ufer zu der am unteren Ende der Linkskrümmung befindlichen Schleuse. Mit Rücksicht darauf hätte die Führung des MS "H[REDACTED]", die mit den üblichen Kursen von Berg- und Talfahrt im Unfallbereich vertraut gewesen sei, MS "L[REDACTED]" auf die fehlerhafte Kursweisung aufmerksam machen und eine Verständigung über die Art der Begegnung durch Schallzeichen herbeiführen müssen, zumal nicht auszuschließen gewesen sei, daß der Bergfahrer nur aus Unaufmerksamkeit zu lange ohne blaue Seitenflagge am linken Ufer blieb oder sich wegen der üblichen Kurse im unklaren befand. Ferner hätte die Führung des MS "H[REDACTED]", wenn dann der Bergfahrer an dem Kurs in der linken Flußhälfte immer noch festgehalten hätte, den Kurswechsel ihres Fahrzeugs mit Schallzeichen begleiten müssen, um angesichts der fehlerhaften Kursweisung des MS "L[REDACTED]" die Möglichkeit einer Rückkehr auf den üblichen Kurs während der Begegnung praktisch auszuschließen.

Mit diesen Ausführungen vermag die Revision der Beklagten ein Mitverschulden der Führung des MS "H[REDACTED]" an der Kollision nicht darzutun. Dabei kann offen bleiben, ob oder welche Maßnahmen diese hätte ergreifen müssen, wenn die Weisung des MS "L[REDACTED]", an der Backbordseite vor-

beizufahren, fehlerhaft gewesen wäre. Denn das war nicht der Fall. Zwar trifft es nach dem angefochtenen Urteil zu, daß wegen der Lage der Schleuse Hirschhorn auf der linken Flußseite am unteren Ende einer starken Linkskrümmung des Neckars der Kurs der Talfahrt üblicherweise im linken Teil des Fahrwassers verläuft, wogegen die Bergfahrt nach dem Verlassen der Schleuse gewöhnlich auf die rechte Fahrwasserseite hinübergeht, dort ihren Weg fortsetzt und mit der Talfahrt Steuerbord an Steuerbord begegnet. Das allein machte aber die Weisung des MS "L[REDACTED]" an MS "H[REDACTED]", an der Backbordseite zu passieren, nicht bereits fehlerhaft. Denn diese Frage ist nicht danach zu beurteilen, ob der MS "H[REDACTED]" gewiesene Begegnungskurs dem üblichen Weg der Talfahrt entsprach, sondern ob dieser Kurs MS "H[REDACTED]" unter Berücksichtigung der örtlichen Umstände und des übrigen Verkehrs einen geeigneten Weg freiließ. Das folgt aus der Vorschrift des § 38 Nr. 1 Abs. 1 Satz 2 BinnSchStrO 1966 - jetzt: § 6.04 Nr. 1 BinnSchStrO 1971 -, die der Bergfahrt bei der Festlegung des Begegnungskurses lediglich zur Pflicht macht, der Talfahrt einen geeigneten Weg freizulassen. Demgemäß hat der Senat schon mehrfach ausgesprochen, daß der Bergfahrer dem Talfahrer einen vom üblichen Kurs abweichenden Weg weisen darf, sofern er für diesen geeignet ist, d. h. wenn hierdurch keine Gefahrenlage entsteht (Urt. v. 27.4.61 - II ZR 156/59, VersR 1961, 532, 533; Urt. v. 11. 7. 63 - II ZR 107/62, VersR 1963, 825, 826). Etwas anderes besagt auch nicht, wie die Revision anscheinend meint, das Senatsurteil v. 19. 11. 73 - II ZR 96/72 - LM BinnSchStrO 1966 Nr. 4 = VersR 1974, 237/238, das im übrigen die Frage betraf, ob der Bergfahrer dem Talfahrer die tiefe Seite des

Fahrwassers (Grube) nicht zu überlassen brauchte (vgl. § 38 Nr. 1 Abs. 2 BinnSchStrO 1966), wenn sich an einer schwierigen Stelle aus Sicherheitsgründen eine entsprechende Übung gebildet hatte. Daß aber MS "L[REDACTED]" dem Talfahrer für die Begegnung keinen gefahrlosen Weg gewiesen hat, läßt sich weder dem angefochtenen Urteil noch dem Vorbringen der Beklagten in den Vorinstanzen entnehmen. Zwar wäre das Befolgen der Kursweisung des Bergfahrers für MS "H[REDACTED]" nicht risikolos gewesen, wenn es nach dem Passieren an der Backbordseite des MS "L[REDACTED]" nur unter Gefahr auf seinen ursprünglichen, durch die Lage der Schleuse Hirschhorn gebotenen Kurs hätte zurückkehren können. Hierfür ist jedoch kein Anhalt gegeben, zumal der Begegnungsort sich etwa am oberen Ende der starken Linkskrümmung befunden hat und damit noch gut einen Kilometer vom oberen Molenkopf der bei Neckar-km 47,74 liegenden Schleuse (vgl. hierzu die Angaben im Westdeutschen Schifffahrts- und Hafenkalender - WESKA) entfernt war. Hatte aber MS "L[REDACTED]" mit der MS "H[REDACTED]" gewiesenen Backbordbegegnung diesem Fahrzeug einen geeigneten Weg freigelassen, so bestand für den Talfahrer kein Anlaß, sich vor dem Befolgen der Weisung mit dem Bergfahrer, dessen Kurs der eigenen Weisung entsprach und an die er überdies nach § 37 Nr. 3 BinnSchStrO 1966 selbst gebunden war, noch ausdrücklich durch Schallzeichen über die Art der Begegnung zu verständigen oder mit solchen Zeichen die Steuerbordkursänderung zu begleiten. Zudem hätte die Abgabe von Schallzeichen seitens des Talfahrers die - nach der klaren Kursweisung des Bergfahrers - eindeutige Lage verwirren können, da die Zeichen bei dem Bergfahrer, dessen Kurs und Sichtzeichen wegen der starken Linkskrümmung des Neckars für den Talfahrer erst

auf kürzere Entfernung erkennbar waren, den unrichtigen Eindruck hervorrufen konnten, der Talfahrer habe die ihm erteilte Kursweisung nicht erkannt oder befinde sich aus anderen Gründen im unklaren darüber, an welcher Seite des Bergfahrers er vorbeizufahren habe.

3. Das Berufungsgericht hat einen adäquaten Zusammenhang zwischen dem Schiffszusammenstoß und dem Brand im Vorschiff des MS "H[REDACTED]" aus folgenden Gründen verneint:

Beim Beseitigen des an der Schadensstelle nach außen abstehenden Eisenteils mit dem Schneidbrenner, was in Gegenwart von zwei Beamten der Wasserschutzpolizei und des Schiffsführers Br[REDACTED] (MS "H[REDACTED]") von den Schlossergesellen We[REDACTED] und Bu[REDACTED] ausgeführt worden sei, sei im Bereich der Schadensstelle zunächst ein Schmelzbrand aufgetreten, den einer der beiden Polizeibeamten mit einem an Bord befindlichen Feuerlöscher bekämpft habe, so daß die Rauchentwicklung verschwunden sei. Dieser Vorfall habe erkennbar gemacht, daß sich nahe bei der Stelle, wo mit dem Schneidbrenner gearbeitet werden müssen, brennbare Schiffsbestandteile befunden hätten. Dann sei es aber ein grober Fehler gewesen, sofort nach dem Verschwinden der ersten Rauchentwicklung und ohne zuvor die leicht brennbaren Schiffsteile zu entfernen mit den Schneidbrennarbeiten fortzufahren, zumal auch keine ausreichenden Vorkehrungen für eine wirksame Brandbekämpfung im Falle neuer Gefahr getroffen worden seien. Diese Leichtfertigkeit sei offenbar eine Folge der Eile gewesen, mit der man trotz der hereinbrechenden Dunkelheit noch am Abend des 3. Februar 1971 mit dem Entfernen des Eisenteils hätte fertig werden wollen.

Dementsprechend habe man nach dem Auftreten erneuter Rauchentwicklung noch die letzten fünf Zentimeter des Eisenstücks losgebrannt und erst dann wieder die Brandbekämpfung mit einem zweiten bordeigenen Feuerlöscher und, da dieser infolge des auffrischenden Windes das Auftreten von Flammen nicht habe verhindern können, mit Wassereimern aufgenommen, was ebenfalls erfolglos gewesen sei. Somit sei der Brand im Vorschiff des MS "H[REDACTED]" durch ein höchst unsachliches, grob fahrlässiges Verhalten der mit dem Beseitigen des Eisenteils befaßten Personen hervorgerufen worden. Mit Rücksicht darauf sei der Brandschaden den Beklagten "als den für das vorlaufende Ereignis Verantwortlichen nicht mehr zuzurechnen".

Ob diese Ausführungen in allen Punkten den Angriffen der Revision der Klägerin standhalten, kann offenbleiben. Jedenfalls ist dem Berufungsgericht dahin beizutreten, daß zwischen dem Fehlverhalten des Beklagten zu 2 und dem Brandschaden an MS "H[REDACTED]" kein adäquater Ursachenzusammenhang besteht. Sicher mag das Arbeiten mit dem Schneidbrenner vielfach nicht ungefährlich sein und bei nicht sorgsamer Handhabung zu Brandschäden führen. Darum allein geht es hier jedoch nicht. Vielmehr wird der Streitfall nach den insoweit verfahrensrechtlich einwandfreien Feststellungen des Berufungsgerichts durch die Besonderheit gekennzeichnet, daß der Ausbruch des ersten Schmelbrandes das Bestehen einer Brandgefahr deutlich zeigte, die auch schon deshalb nahelag, weil nach dem unbestrittenen Vorbringen der Beklagten die Arbeiten mit dem Schneidbrenner im Bereich der vorderen Wohnung auszuführen waren, deren brennbare Verschalung

sich auch hinter dem aufgerissenen Teil der Außenhaut des MS "H[REDACTED]" befand. Daß unter diesen Umständen die Brennarbeiten nach dem ersten Schmelbrand fortgesetzt wurden, ohne zuvor die im Arbeitsbereich vorhandenen entzündbaren Schiffsteile abzudecken oder zu entfernen und für das Bereitstellen hinreichender Löschmittel zu sorgen - was übrigens § 8 Absatz 4 der Unfallverhütungsvorschrift Nr. 15 des Hauptverbandes der gewerblichen Berufsgenossenschaften für Schweißen, Schneiden und verwandte Arbeitsverfahren in der zum Unfallzeitpunkt geltenden Fassung vom 1. Januar 1952 ausdrücklich vorschreibt -, war ein so außergewöhnliches und leichtfertiges Verhalten, daß der darauf beruhende Brand und der hierdurch den Interessenten des MS "H[REDACTED]" entstandene weitere Schaden den Beklagten billigerweise nicht mehr zugerechnet werden kann, somit außerhalb eines adäquaten Ursachenzusammenhangs liegt.

4. Danach kann weder die Revision der Klägerin noch die der Beklagten Erfolg haben.

Stimpel Fleck Dr. Bauer Dr. Kellermann Bundschuh