

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 31/73

URTEIL

Verkündet am

11. Juli 1974

Justizhauptsekretär
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der Firma Reinhard W [REDACTED], G [REDACTED] (P [REDACTED]),

Klägerin und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

den Schiffsführer und Schiffseigner Rolf B [REDACTED],
N [REDACTED], H [REDACTED]straße [REDACTED],

Beklagten und Revisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 11. Juli 1974 durch den Vorsitzenden Richter Stimpel und die Richter Dr. Bauer, Dr. Kellermann, Dr. Tidow und Bundschuh

für Recht erkannt:

I. Auf die Revision der Klägerin wird - unter Zurückweisung des Rechtsmittels im übrigen - das Urteil des Rheinschiffahrtsobergerichts Karlsruhe vom 29. Dezember 1972 teilweise geändert und wie folgt gefaßt:

1. Auf die Berufung des Beklagten wird Ziffer 1 des Urteils des Rheinschiffahrtsgerichts Mannheim vom 4. Juni 1970 dahin geändert, daß der Klageanspruch dem Grunde nach zur Hälfte gerechtfertigt ist. Im übrigen wird die Klage abgewiesen.
2. Die weitergehende Berufung wird zurückgewiesen.
3. Der Beklagte hat die Hälfte der Kosten der Berufung zu tragen. Die Entscheidung über die weiteren Kosten der Berufung ist dem Rheinschiffahrtsgericht vorbehalten.
4. Die Sache wird zur Verhandlung und Entscheidung über den Betrag des Klageanspruchs, soweit dieser dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt worden ist, an das Rheinschiffahrtsgericht zurückverwiesen.

II. Von den Kosten der Revision hat die Klägerin die Hälfte zu tragen. Über die weiteren Kosten der Revision hat das Rheinschiffahrtsgericht zu entscheiden.

Von Rechts wegen

- 3 -

Tatbestand:

Am 9. März 1968 fuhr das dem Beklagten gehörende und von ihm verantwortlich geführte MS "M■■■■" (60 m lang; 7,20 m breit; 400 PS; 727 t; Tiefgang 2,39 m) auf dem Oberrhein zu Tal. Ihm folgten mehrere andere Fahrzeuge, darunter das im Eigentum der Klägerin stehende MS "W■■■■" (67 m lang; 8,20 m breit; 933 t; 550 PS; Tiefgang 2,40 m). Auf Höhe von Strom-km 326,2 geriet MS "M■■■■" nahe dem linken (elsässischen) Ufer auf Grund und blieb stehen. Während sich MS "W■■■■" im rechten Teil des Fahrwassers näherte, fiel MS "M■■■■" in Querslage, wobei das Vorschiff zur rechten (badischen) Stromseite drehte. Darauf schlug MS "W■■■■" zunächst mit der Maschine zurück. Sodann ließ es beide Buganker fallen. Anschließend passierte es in langsamer Fahrt mit grasenden Ankern MS "M■■■■". Danach wollte MS "W■■■■" über Backbord aufdrehen, um die Anker lichten zu können. Zuvor verfiel jedoch sein Hinterschiff nach linksrheinisch und geriet bei Strom-km 326,7 auf die dortigen Kribben. MS "W■■■■" blieb auf diesen liegen. Infolge mehrerer Lecks im Maschinenraum hatte es Wassereinbruch. Außerdem entstand kurze Zeit später im Maschinenraum Feuer. Dieses zerstörte einen Teil des Fahrzeugs.

Die Klägerin beziffert ihren Unfallschaden auf 195.174,72 DM. In Höhe dieses Betrages nimmt sie den Beklagten in Anspruch, und zwar dinglich haftend mit MS "M■■■■" sowie im Rahmen des § 114 BinnSchG persönlich haftend. Sie wirft dem Beklagten in erster Linie vor, er habe sich mit seinem Fahrzeug infolge eines falschen Kurses festgefahren und sei sodann durch Maschinenmanöver während der Annäherung des MS "W■■■■" in den Weg der Talfahrt geraten.



Demgegenüber ist es nach Ansicht des Beklagten dadurch zu der Havarie des MS "W[REDACTED]" gekommen, daß dieses Fahrzeug im Gegensatz zu den anderen Talfahrern die Buganker gesetzt und nach der Vorbeifahrt an MS "M[REDACTED]" ein fehlerhaftes Aufdrehmanöver durchgeführt habe. Außerdem habe die Besatzung des MS "W[REDACTED]" nichts gegen den Wassereinbruch und den Brand unternommen. Vielmehr habe sie nach dem Festkommen ihr Fahrzeug sich selbst überlassen.

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

Das Rheinschiffahrtsgericht hat den Klageanspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt und in den Entscheidungsgründen ausgeführt, daß es die Frage, "ob dem Schiffer des MS 'W[REDACTED]'" nach dem Festkommen hinsichtlich der nach Wassereinbruch und Ausbruch des Feuers zu treffenden Maßnahmen ein Vorwurf zu machen ist", dem Betragsverfahren vorbehalte. Das Rheinschiffahrtsobergericht hat die Klage abgewiesen. Mit der Revision, deren Zurückweisung der Beklagte beantragt, erstrebt die Klägerin die Wiederherstellung des erstinstanzlichen Urteils.

Entscheidungsgründe:

1. Das Berufungsgericht hat sich - im Gegensatz zum Rheinschiffahrtsgericht - nicht ausdrücklich mit der Frage befaßt, ob das Festfahren des MS "M[REDACTED]" durch einen nautischen Fehler des Beklagten verursacht worden ist. Seine Ausführungen auf Seite 14 unten des angefochtenen Urteils lassen jedoch erkennen, daß es von einem solchen Fehler ausgegangen ist. Dieser Fehler ist, wie

sich bereits aus den Angaben des Beklagten im Verklarungsverfahren ergibt, darin zu sehen, daß er den Übergang von der elsässischen zur badischen Seite des Stromes 50 m zu spät angesetzt hat, dadurch mit seinem Fahrzeug außerhalb des Fahrwassers geraten und dort festgekommen ist. Dem läßt sich nicht, wie der Beklagte meint, entgegenhalten, daß "mit Rücksicht auf die bekannten und wechselnden Fahrwasserverhältnisse auf dem Oberrhein die Festfahung eines Talfahrers nichts Ungewöhnliches darstelle". Denn die Grenzen des Fahrwassers muß ein Schiffer jedenfalls kennen, so daß er schuldhaft handelt, wenn er durch einen verspäteten Kurswechsel außerhalb des Fahrwassers gerät.

2. Nach Ansicht des Berufungsgerichts mußte der Beklagte nach dem Festfahren seines Fahrzeugs dafür sorgen, daß hierdurch keine Gefahrenlage für die übrige Schifffahrt entstand; insbesondere habe er durch geeignete Maßnahmen verhindern müssen, daß sein Fahrzeug einem der nachfolgenden Talfahrer in den Kurs komme oder auch nur zu kommen drohte. Das sei nicht geschehen. Vielmehr sei MS "M■■■■" quer gefallen und habe, als MS "W■■■■ ●" sich lediglich noch zwischen 70 und 150 m oberhalb befunden habe, durch die vorausgehende Maschine eine gewisse Bewegung auf die badische Seite bekommen. Das hat auch der Beklagte in der Revisionsverhandlung nicht bestreiten können. Danach kann es aber nicht zweifelhaft sein, daß den Beklagten jedenfalls auch insoweit ein Vorwurf trifft, als er es nicht vermieden hat, nach dem Festfahren nicht durch Maschinenmanöver in den Kurs des bereits nahe herangekommenen und gerade zur Vorbeifahrt ansetzenden MS "W■■■■ ●" zu geraten.

3. Nach dem angefochtenen Urteil ist der Talfahrer durch die Bewegung von MS "M[REDACTED]" zum badischen Ufer hin veranlaßt worden, beide Buganker zu werfen. Trotzdem, so meint das Berufungsgericht, hafte der Beklagte nicht für den Schaden, der der Klägerin durch das nachfolgende Festkommen des MS "W[REDACTED]" auf den linksrheinischen Kribben entstanden sei. Denn zwischen diesem Schaden und den Fehlern des Beklagten bestehe kein *a d ä q u a t e r* Ursachenzusammenhang:

Die Führung des MS "W[REDACTED]" habe sich, wie sich Überzeugend aus dem Gutachten des Sachverständigen ergebe, bei dem Wendeversuch dieses Fahrzeugs in unverständlicher Weise regelwidrig verhalten. Anstatt ihr rechtsrheinisch befindliches Fahrzeug, dessen Kopf die rechtsrheinisch gesetzten Buganker dort gehalten hätten, unverzüglich nach der Vorbeifahrt an MS "M[REDACTED]" über Steuerbord gegen die zum linken Ufer driftende Strömung aufzudrehen, habe sie über Backbord wenden wollen. Das sei grob verkehrswidrig gewesen und habe zur Folge gehabt, daß das Hinterschiff des MS "W[REDACTED]" zum linken Ufer hin verfallen und das Fahrzeug aus der Gewalt seiner Führung geraten sei. Bei einem derart außergewöhnlichen Fehler könnten aber die Schadensfolgen nicht mehr dem Beklagten zugerechnet werden.

4. Die Revision wendet sich gegen diese Ausführungen insoweit ohne Erfolg, als das Berufungsgericht in dem Verhalten der Führung des MS "W[REDACTED]" nach der Vorbeifahrt dieses Fahrzeugs an MS "M[REDACTED]" eine schuldhafte Handlungsweise sieht. Hingegen hält das angefochtene Urteil den Angriffen der Revision nicht stand, soweit es einen adäquaten Ursachenzusammenhang zwischen den nautischen Fehlern des Beklagten und dem durch das Festkommen

des MS "W[REDACTED]" auf den linksrheinischen Kribben der Klägerin entstandenen Schaden verneint.

a) Nach dem angefochtenen Urteil betrug die Fahrwasserbreite bei Strom-km 326,3 125 m und bei Strom-km 326,4 120 m. Diese Breite war, wie das Berufungsgericht weiter festgestellt hat, für ein Wenden des 67 m langen MS "W[REDACTED]" über Steuerbord voll ausreichend. Das zieht die Revision ohne Erfolg in Zweifel. Zwar ist es richtig, daß das Hinterschiff des MS "W[REDACTED]" nach dem elsässischen Ufer hin verfallen, somit das Fahrzeug von der Strömung nach Steuerbord gedreht worden ist. Ferner trifft es zu, daß MS "W[REDACTED]" sodann trotz voller Maschinenkraft mit dem Hinterschiff auf die elsässischen Kribben geraten ist. Daraus folgt entgegen der Ansicht der Revision jedoch nicht, daß die Feststellung des Berufungsgerichts, die Fahrwasserbreite habe für ein Aufdrehen des MS "W[REDACTED]" über Steuerbord voll ausgereicht, unhaltbar ist und den Denkgesetzen widerspricht. Denn der Umstand, daß ein nach Steuerbord verfallendes und damit aus der Gewalt seiner Führung geratenes Fahrzeug in einer Drehbewegung auf den Kribben hängenbleibt, zwingt nicht zu der Annahme, daß an dieser Stelle das Aufdrehen über Steuerbord mit dem von seiner Führung beherrschten Fahrzeug nicht möglich gewesen sei.

b) Das Berufungsgericht gründet seine Ansicht, die Führung des MS "W[REDACTED]" habe durch ihr Verhalten nach der Vorbeifahrt an MS "M[REDACTED]" einen "so außergewöhnlichen Fehler begangen, daß sich die Schadensfolgen dem Beklagten nicht mehr zurechnen lassen", offenbar auf den Satz des Sachverständigen, es sei "unerklärlich", warum MS "W[REDACTED]" seine Buganker etwas nach elssässisch habe bringen wollen

mit dem Vorhaben, über Backbord zu wenden, anstatt sofort über Steuerbord aufzudrehen. Dabei hat es jedoch nicht dem Umstand hinreichend Rechnung getragen, daß sich MS "W[REDACTED]" auch nach dem Passieren von MS "Monika" in einer gefährlichen Lage befand, weil es durch die grassenden Buganker in seiner Manövrierfähigkeit nicht unerheblich eingeschränkt war, insbesondere in der starken Oberrheinströmung rasch verfallen konnte. In einer derartigen Lage hat die Schiffsführung aber keine lange Zeit zu ruhiger Überlegung und Entscheidung. Begeht sie dabei einen Fehler, so ist das in der Regel nichts Außergewöhnliches, auch wenn der Fehler bei einer späteren, ruhigen Betrachtung "unerklärlich" erscheinen mag. Allein damit kann deshalb der adäquate Ursachenzusammenhang zwischen dem nautisch falschen Verhalten, das ein Schiff in eine gefährliche Lage bringt, und den Schäden, die dadurch entstehen, daß seine Führung nunmehr einen Fehler begeht, nicht verneint werden. Der Senat vermag daher nicht der Ansicht des Berufungsgerichts zu folgen, es fehle an einem adäquaten Ursachenzusammenhang zwischen der nautisch fehlerhaften Handlungsweise des Beklagten und den geltend gemachten Schäden, weil sich die Führung von MS "W[REDACTED]" in der für ihr Fahrzeug gefährlichen Lage fälschlich dazu entschloß, dieses nicht über Steuerbord, sondern über Backbord aufzudrehen und es hierzu zunächst in die nach ihrer Meinung notwendige Ausgangslage zu bringen.

5. Danach kann die Abweisung der Klage keinen Bestand haben. Ihr kann allerdings - dem Grunde nach - auch nicht in vollem Umfang stattgegeben werden, da die Führung des MS "Waibel 8" wegen ihres Entschlusses, ihr Fahrzeug nicht, wie es die Sachlage eindeutig gebot, sofort über Steuerbord aufzudrehen, ein Mitverschulden an der Havarie dieses Fahrzeugs trifft. Dieses Mitverschulden hat, wie den vom

Berufungsgericht wiedergegebenen Ausführungen des Sachverständigen zu entnehmen ist, ein erhebliches Gewicht. Ihm steht allerdings eine schuldhafte Handlungsweise des Beklagten gegenüber, durch die erst die gefährliche Lage geschaffen worden ist, in der sodann MS "W[REDACTED]" durch einen Fehler seiner Führung zu Schaden gekommen ist. Deshalb erscheint es angemessen, das Mitverschulden der Führung des MS "W[REDACTED]" nicht schwerer zu bewerten als das schuldhafte Verhalten des Beklagten. Dieser hat daher der Klägerin die Hälfte ihres Unfallschadens zu ersetzen (§ 92 BinnSchG a. F.; § 736 Abs. 1 Satz 2 HGB). Dahin war unter teilweiser Aufhebung des Urteils des Berufungsgerichts das nach § 304 Abs. 1 ZPO ergangene Zwischenurteil des Rheinschiffahrtsgerichts abzuändern.

6. Abschließend ist zu bemerken: Wie bereits erwähnt, hat das Rheinschiffahrtsgericht in den Gründen seines Urteils ausgeführt, daß es die Frage, "ob dem Schiffer des MS 'W[REDACTED]' nach dem Festkommen hinsichtlich der nach Wassereinbruch und Ausbruch des Feuers zu treffenden Maßnahmen ein Vorwurf zu machen ist", dem Betragsverfahren vorbehalte. Das war zulässig. Es ist in der Rechtsprechung seit langem anerkannt, daß die Entscheidung über das mitwirkende Verschulden dem Betragsverfahren überlassen werden darf, sofern feststeht, daß das mitwirkende Verschulden nicht zum Haftungsausschluß führt, somit jedenfalls ein Anspruch des Geschädigten bleibt (BGHZ 1, 34; Baumbach/Lauterbach, ZPO 31. Aufl. § 304 Anm. 3 C). Nichts anderes kann gelten, wenn es um die Frage geht, ob das Gericht die Entscheidung über den Einwand mitwirkenden Verschuldens bei der Entstehung e i n z e l n e r Schäden dem Betragsverfahren vorbehalten darf. Notwendig ist nur, daß es klar ist, für welche Schadensposten der Einwand mitwirkenden Verschuldens in das Betragsverfahren verwiesen worden ist. Das muß aber nicht für jede einzelne

Schadensposition in dem Urteil über den Grund des Anspruchs ausdrücklich ausgeführt werden. Vielmehr genügt es, wenn dieses Urteil die Schäden hinreichend kennzeichnet, gegen die noch im Betragsverfahren der Einwand mitwirkenden Verschuldens geltend gemacht werden darf. Das ist hier nach dem Zwischenurteil des Rheinschiffahrtsgerichts bei allen Schäden der Fall, die erst dadurch entstanden oder vergrößert worden sind, daß die Führung von MS "W■■■■■" schuldhaft jede Maßnahme zur Rettung ihres Fahrzeugs aus der Brandgefahr unterlassen haben soll. Hinsichtlich dieser Schäden kann es daher in dem nunmehr durchzuführenden Betragsverfahren noch zu einer für die Klägerin gegenüber der Entscheidung des Senats nachteiligen Schadensteilung im Rahmen der §§ 92 BinnSchG a. F., 736 Abs. 1 HGB kommen.

Stempel

Dr. Bauer

Richter am Bundesgerichtshof
Dr. Kellermann ist beurlaubt
und deshalb verhindert zu
unterschreiben.

Stempel

Dr. Tidow

Bundschuh