

20

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 50/69

URTEIL

Verkündet am

11. März 1971

Heil,
Justizhauptsekretär
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

1. der Schiffseignerin Witwe Franz V[REDACTED],
2. des Kapitäns Philipp V[REDACTED] vom Boot "A[REDACTED] E[REDACTED]",
beide wohnhaft in B[REDACTED], R[REDACTED]straße [REDACTED],

Beklagte und Revisionskläger,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

gegen

die C[REDACTED] de N[REDACTED] F[REDACTED] Rh[REDACTED],
mit dem Sitz in St[REDACTED],

Klägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

20

- 2 -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 11. März 1971 unter Mitwirkung der Bundesrichter Liesecke, Dr. Schulze, Fleck, Stimpel und Dr. Bauer

für Recht erkannt:

Die Revision gegen das Urteil des Rheinschiffahrtsobergerichts Köln vom 30. Dezember 1968 wird auf Kosten der Beklagten mit der Maßgabe zurückgewiesen, daß von den Kosten des Berufungsrechtszugs der Klägerin 1/3, den Beklagten als Gesamtschuldnern 2/3 zur Last fallen.

Von Rechts wegen

Tatbestand

Die Klägerin macht gegen die Beklagten einen Ausgleichsanspruch in Höhe von 3/4 des Betrags geltend, den sie nach einem Schiffszusammenstoß als Schadensersatz an die Eignerin des SK "H[REDACTED] 8" bezahlt hat. Dem Begehren liegt folgender Sach- und Streitstand zugrunde:

Am 3. Januar 1962 fuhr das MS "A[REDACTED] P[REDACTED]" (963 t; 480 PS) der Klägerin mit einer Ladung von 675 t auf dem Rhein zu Berg. Wegen unsichtigen Wetters benutzte

- 3 -

das Schiff sein Radargerät. In Höhe von G- Rh- stieß es in dichtem Nebel mit dem Bug gegen das Backbordhinterschiff des über Steuerbord aufdrehenden SK "H- 8" (1.499 t). Der leere Kahn gehörte zu einem Talschleppzug. Er hing backbords auf 2. Länge hinter SB "An- El-" (890 PS). Eigentümerin des zur Unfallzeit von dem Beklagten zu 2 verantwortlich geführten SB ist die Beklagte zu 1.

Die Klägerin hat nach ihren Angaben an die Eignerin des SK "H- 8" 52.000 DM bezahlt, nachdem der Senat das gegen sie gerichtete Schadensersatzbegehren der Kahneignerin durch Urteil vom 17. November 1966 (BGHZ 46, 210) dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt hatte. Sie ist der Auffassung, die Beklagten hätten 3/4 dieses Betrags an sie zu erstatten, da der Schiffszusammenstoß weit überwiegend von dem Beklagten zu 2 verschuldet worden sei. Sie hat in den Vorinstanzen unter Berücksichtigung einer Zahlung von 12.000 DM durch die Beklagten beantragt,

die Beklagten als Gesamtschuldner zu verurteilen, an die Klägerin 39.000 DM nebst Zinsen abzüglich am 26. Januar 1968 entrichteter 12.000 DM zu zahlen, und zwar die Beklagte zu 1 außer dinglich mit SB "An- El-" im Rahmen des Binnenschiffahrtsgesetzes auch persönlich haftend.

Die Beklagten haben Klagabweisung beantragt. Sie meinen, nach den Grundsätzen, wie sie der Senat in dem Urteil vom 17. November 1966 zur Sorgfaltspflicht eines auf dem Rhein im dichten Nebel mit Radar fahrenden Schiffes aufgestellt habe, komme ein Mitverschulden des Beklagten zu 2 allenfalls in Höhe von 1/4 in Betracht.



Die Beklagte zu 1 hat SB "An[REDACTED] El[REDACTED]" in Kenntnis der Klageforderung zu neuen Reisen ausgesandt.

Das Rheinschiffahrtsgericht hat - unter Abweisung der Klage im übrigen - erkannt, daß die Beklagten dem Grunde nach verpflichtet sind, der Klägerin die Hälfte des Betrags zu ersetzen, den diese an die Eignerin des SK "H[REDACTED] 8" auf Grund der Kollision vom 3. Januar 1962 zu zahlen verpflichtet war und gezahlt hat. Das Rheinschiffahrtsobergericht hat dieses Urteil dahin geändert, daß der Erstattungsanspruch der Klägerin dem Grunde nach zu 2/3 gerechtfertigt sei. Mit der Revision verfolgen die Beklagten den Antrag auf vollständige Abweisung der Klage weiter. Die Klägerin beantragt, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe

Das Berufungsgericht ist der Auffassung, daß sowohl der Beklagte zu 2 als auch die Führung des MS "A[REDACTED] P[REDACTED]" die Kollision schuldhaft verursacht haben. Es bewertet das Verschulden des Beklagten zu 2, dem es grobe Fahrlässigkeit vorwirft, schwerer als das der Führung des Bergfahrrers. Hiervon ausgehend billigt es der Klägerin gegen die Beklagten einen Anspruch in Höhe von 2/3 der Beträge zu, die sie an die Eignerin des SK "H[REDACTED] 8" zu zahlen verpflichtet war und tatsächlich gezahlt hat. Im einzelnen hat das Berufungsgericht ausgeführt:

Die Talfahrt habe zumindest ab km 657 erkennen können, daß unterhalb km 658,5 dichter Nebel stehe. Der Beklagte zu 2 habe deshalb den Schleppzug vor km 658,5 anhalten müssen. Sollte, was nicht mit letzter Sicherheit auszuschließen sei, die Strecke zwischen km 657 und 658,5 wegen anderer Fahrzeuge im Revier für ein Aufdrehmanöver des ganzen Schleppzugs nicht ausgereicht haben, so hätte der Beklagte zu 2 die Anhänge zweiter Länge abwerfen und kopfvor landen lassen müssen. Wenn er statt dessen mit dem schweren, etwa 210 m langen Schleppzug in den dichten Nebel hineingefahren sei und sodann mitten im Nebel aufgedreht habe, so sei darin ein grober Verstoß gegen das ausdrückliche Verbot des § 80 Nr. 2 RheinSchPVO 1954 und gegen die Vorschrift des § 46 Abs. 1 RheinSchPVO 1954 zu sehen. Demgegenüber sei das schuldhafte Verhalten der Führung des MS "A [REDACTED] P [REDACTED]" weniger schwer zu bewerten. Ihr sei lediglich vorzuwerfen, daß sie die Fahrt nicht sofort eingestellt, sondern zunächst nur verringert habe, als sie den Schleppzug auf dem Radarschirm in einer Entfernung von 800 m erkannt habe. Zum Anhalten sei sie deshalb verpflichtet gewesen, weil sie auf dem Radarschirm weiter wahrgenommen habe, daß die Schifffahrt oberhalb im Begriff gewesen sei, die Fahrt einzustellen, und sie deshalb mit einem Aufdrehmanöver des von ihr in seinen Dimensionen nicht erkannten Schleppzugs habe rechnen müssen.

Diese Ausführungen halten einer rechtlichen Nachprüfung stand.

Ohne Erfolg greift die Revision die Erwägungen des Berufungsgerichts zur Schwere des Verschuldens des Beklagten zu 2 an. Ihr kann nicht beigetreten werden, wenn sie meint, das Berufungsgericht habe hierbei dem Umstand nicht Rechnung getragen, daß der Beklagte zu 2 lediglich die Wahl zwischen zwei - in beiden Fällen mit Risiken belasteten - Manövern gehabt habe. Das Berufungsgericht hat diesen Umstand durchaus beachtet. Im Gegensatz zu den Darlegungen der Revision ist es aber der Auffassung, daß der Beklagte zu 2 mit der von ihm getroffenen Wahl in ungewöhnlich großem Maße seine Pflichten als Führer des Schleppzugs verletzt habe. Das ist aus Rechtsgründen nicht zu beanstanden. Das gegenteilige Vorbringen der Revision verkennt, daß das Hineinfahren mit dem schweren, etwa 210 m langen Schleppzug in den dichten Nebel und das darin auszuführende Aufdrehmanöver zumindest weitaus größere Gefahren in sich bargen als ein Abwerfen und Kopfvorländen der beiden leeren, auf zweiter Länge hängenden Kähne innerhalb der geraden und übersichtlichen Stromstrecke ab km 657.

Der Revision kann auch insoweit nicht gefolgt werden, als sie entlastende Gesichtspunkte für die Bewertung des Verschuldens des Beklagten zu 2 aus dem Verhalten des MS "A [REDACTED] P [REDACTED]" nach dem Erkennen des Schleppzugs auf dem Radarschirm dieses Schiffes entnehmen will. Selbst wenn der Beklagte zu 2, wie die Revision meint, darauf hätte vertrauen dürfen, daß mit Radar fahrende Gegenkommer in "entsprechender Entfernung" anhalten würden, um dem Schleppzug ein gefahrloses Aufdrehen zu ermöglichen, so durfte er keineswegs die Augen vor dem Umstand verschließen,

daß in dem dichten Nebel auch Nichtradarfahrer verhalten oder unter Beachtung der Vorschrift des § 80 Nr. 3 RheinSchPVO 1954 langsam zu Berg kommen konnten und durch ein Hineinfahren des Schleppzugs in die Nebelzone, insbesondere durch ein Aufdrehmanöver in dieser Zone in leichtfertiger Weise gefährdet wurden.

Ebensowenig sind die Rügen der Revision begründet, mit denen sie sich gegen die Ausführungen des Berufungsgerichts zum Verschulden der Führung des MS "A [REDACTED] P [REDACTED]" wendet. Dabei kann dahinstehen, ob die Bedenken des Berufungsgerichts gegen die strengen Anforderungen des Senats an die Sorgfaltspflichten eines auf dem Rhein im dichten Nebel mit Radar fahrenden Schiffes (BGHZ 46, 210) begründet sind, insbesondere ob diese Anforderungen weiterhin im vollen Umfange aufrechterhalten bleiben können. Denn die allgemeinen Erörterungen des Berufungsgerichts zu diesem Punkte haben seine Erwägungen zur Frage des Verschuldens der Führung des MS "A [REDACTED] P [REDACTED]" nicht zum Nachteil der Beklagten beeinflußt. Vielmehr hat sich das Berufungsgericht trotz seiner Bedenken der für den Streitfall in dem Urteil vom 17. November 1966 geäußerten Meinung des Senats angeschlossen, daß das MS "A [REDACTED] P [REDACTED]" unter den gegebenen Umständen gehalten war, die Fahrt nach dem Erkennen des Schleppzugs auf dem Radarschirm sofort bis zur Klärung der Lage einzustellen anstatt die Geschwindigkeit zunächst lediglich zu verringern. Wenn es sodann das schuldhafteste Fehlverhalten des Bergfahrers weniger schwer als die leichtfertige Handlungsweise des Beklagten zu 2 bewertet hat, so ist diese im wesentlichen auf dem Gebiete tatsächlicher Würdigung liegende Beurteilung aus Rechtsgründen

ebensowenig zu beanstanden wie die weitere Erwägung des Berufungsgerichts, daß das Ausgleichsbegehren der Klägerin im Hinblick auf die unterschiedliche Schwere des Verschuldens der Führung des MS "A [REDACTED] P [REDACTED]" und des Beklagten zu 2 dem Grunde nach zu 2/3 gerechtfertigt ist (§§ 840, 426 Abs. 1, § 254 Abs. 1 BGB, § 92 BSchG, § 736 Abs. 1 HGB).

Nachzuholen war die Entscheidung über die Kosten des Berufungsrechtszugs, die das Berufungsgericht rechtsirrtümlich dem Rheinschiffahrtsgericht übertragen hat (BGH VersR 1971, 76, 78).

Liesecke

Dr. Schulze

Fleck

Stimpel

Dr. Bauer