

44

1

•

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 64/70

URTEIL

Den Parteien an
Verkündungs Statt
zugestellt am
9. Juni 1972 bzw.
12. Juni 1972

W e r n e r ,
Justizhauptsekretär
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

1. der Witwe Emma Maria Ludovica J. [REDACTED]-R. [REDACTED],
R. [REDACTED], M. [REDACTED],
 2. der N. V. Exploitatatie M. [REDACTED] "I. [REDACTED]", R. [REDACTED],
vertreten durch ihre Geschäftsführer Ir. J. J. S. [REDACTED],
R. [REDACTED], V. [REDACTED] und P. F. M. K. [REDACTED], R. [REDACTED],
L. [REDACTED],
- Beklagten und Revisionsklägerinnen,
- Prozeßbevollmächtigter zu 1: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED]
Prozeßbevollmächtigter zu 2: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

- den Schiffseigentümer Hermann L. [REDACTED] von MS "W. [REDACTED]",
D. [REDACTED]-Ru. [REDACTED], Rh. [REDACTED],
- Kläger und Revisionsbeklagten,
- Prozeßbevollmächtigte: Rechtsanwälte [REDACTED] und [REDACTED] -

Streithelfer des Klägers:

1. N. V. Rijn en Maas in Ma. [REDACTED], per Adresse Schiffs-
eigner D. van Ri. [REDACTED], R. [REDACTED], Mar. [REDACTED]weg [REDACTED],
 2. Schiffseigner O. [REDACTED], Mad. [REDACTED], Niederlande, per Adresse
Fa. P. de K. [REDACTED] & Z. [REDACTED], Mak. [REDACTED] in Assurantien,
R. [REDACTED], Weste W. [REDACTED],
- Prozeßbevollmächtigte Rechtsanwälte Dr. von [REDACTED]
II. Instanz: und [REDACTED], Man. [REDACTED], [REDACTED] -

- 2 -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat in der Sitzung am 29. Mai 1972 gemäß § 128 Abs. 2 ZPO unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Stimpel und der Bundesrichter Dr. Schulze, Dr. Bauer, Dr. Kellermann und Dr. Tidow

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Beklagten wird das Urteil des Rheinschiffahrtsobergerichts Köln vom 13. März 1970 aufgehoben und die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung - auch über die Kosten der Revision - an das Berufungsgericht zurückverwiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand

Am 21. September 1967 fuhr das dem Kläger gehörende MS "Wi [REDACTED]" (64,50 m lang; 8,22 m breit; 692 t; 435 PS) auf dem Rhein mit einer Ladung von 671 t Kies zu Tal. Auf der Höhe von Lorchhausen kam ihm rechtsrheinisch ein Schleppzug entgegen, der aus dem Boot "Rh [REDACTED]" als Vorspann, dem Motorschlepper "I [REDACTED] III" (59 m lang; 9,20 m breit; 1300 PS) und den nahezu voll abgeladenen Tankschleppkähnen "A [REDACTED]" (97 m lang; 11,98 m breit; 1.957 t) auf erster Länge und "B [REDACTED]" (72 m lang; 10,10 m breit; 985 t) auf zweiter Länge bestand. Der Schleppzug überholte das an seiner Backbordseite, unmittelbar an der rechten Fahrwasserbegrenzung fahrende und ebenfalls nahezu

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](#)

voll abgeladene MS "An[REDACTED]" (73 m lang; 8 m breit; 931 t; 360 PS). Er wurde seinerseits von mehreren Einzelfahrern, die sich linksrheinisch hintereinander nahe den Rheindiebacher Kribben hielten, überholt. Diese kamen, wie folgt, zu Berg: Zunächst MS "H[REDACTED]", sodann MS "Ro[REDACTED] II" (73 m lang; 8,20 m breit; 1.088 t; beladen mit 870 t; 750 PS), anschließend MS "D[REDACTED]" (67 m lang; 7,20 m breit; 838 t; beladen mit 500 t; 500 PS) und dahinter MS "Wi[REDACTED] Mann" (79,78 m lang; 9,48 m breit; 1.166 t; beladen mit 768 t; 2 x 480 PS). Da der Schleppzug und MS "An[REDACTED]" die blaue Seitenflagge zeigten, diese bei den linksrheinischen Einzelfahrern hingegen eingezogen war, fuhr MS "W[REDACTED]" zwischen der rechtsrheinischen und der linksrheinischen Bergfahrt hindurch. Hierbei stieß er etwa in Höhe von Strom-km 541,500 mit dem Backbordvorschiff gegen das Backbordvorschiff von MS "Wi[REDACTED] Mann". Durch die Kollision wurden beide Fahrzeuge schwer beschädigt.

Der Kläger verlangt seinen Unfallschaden und den der Eignerin des MS "Wi[REDACTED] Mann" - insoweit aus abgetretenem Recht - von den Eigentümern des MS "Ro[REDACTED] II" (Beklagte zu 1) und des TSK "A[REDACTED]" (Beklagte zu 2) ersetzt. Er hat behauptet, MS "Ro[REDACTED] II" sei kurz vor der Begegnung mit MS "W[REDACTED]" zunächst mit dem Kopf und sodann mit dem Hinterschiff in die Zwischendurchfahrt geraten und habe den Talfahrer zu einer Ausweichbewegung nach Steuerbord in Richtung des Schleppzuges gezwungen. Da dessen erste Länge, der Kahn "A[REDACTED]", aber zu weit nach Steuerbord aus dem Kurs des Schleppzuges herausgelegen habe, habe MS "W[REDACTED]" den Kurs alsbald wieder nach Backbord ändern müssen. Bevor es sich danach habe aufstrecken können, sei es zur Kollision mit MS "Wi[REDACTED] Mann" gekommen. Der Kläger hat beantragt,

die Beklagten als Gesamtschuldner zu verurteilen, und zwar die Beklagte zu 1 außer dinglich haftend mit MS "Ro [REDACTED] II" und die Beklagte zu 2 außer dinglich haftend mit TSK "A [REDACTED]", an ihn 191.531,45 DM nebst Zinsen zu zahlen.

Die Beklagten haben Klagabweisung beantragt. Sie stellen in Abrede, daß sich die Führungen ihrer Schiffe bei der Zwischendurchfahrt des MS "W [REDACTED]" nautisch falsch verhalten haben, insbesondere in den Kurs des Tal-fahrers geraten sind.

Die Beklagte zu 1 hat MS "R [REDACTED] II", die Beklagte zu 2 hat TSK "A [REDACTED]" in Kenntnis der Klageforderung zu neuen Reisen ausgesandt.

Beide Vorinstanzen haben den Klageanspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Mit der Revision, deren Zurückweisung der Kläger beantragt, verfolgen beide Beklagte ihren Klagabweisungsantrag weiter.

Entscheidungsgründe

I. Das Berufungsgericht hat zum Unfallhergang festgestellt:

Der Rhein habe im Bereich der Unfallstelle eine schiffbare Breite von mindestens 120 m gehabt. Hiervon habe die Bergfahrt insgesamt rund 60 m eingenommen (rechtsrheinisch rund 40 m, linksrheinisch rund 20 m). Dementsprechend sei der für die Zwischendurchfahrt des MS "W [REDACTED]" zur Verfügung stehende Raum von den Zeugen durchweg auf 40 bis 60 m geschätzt und in Höhe des

TSK "A [REDACTED]", der das Schraubenwasser des Motorschleppers "I [REDACTED] III" nach Steuerbord freigefahren habe, mit 30 bis 40 m angegeben worden. Diese "schmale Gasse" würde für eine gefahrlose Zwischendurchfahrt des MS "W [REDACTED]" ausgereicht haben, wenn alle Fahrzeuge ihren Kurs beibehalten hätten. Sie sei jedoch dadurch verengt worden, daß MS "R [REDACTED] II", das MS "Wi [REDACTED] Mann" etwa 240 m vorausgefahren sei, einen Schlenker nach Backbord in die Zwischendurchfahrt gemacht habe. Nunmehr habe MS "W [REDACTED]", das bis dahin den Kurs in Fahrwassermitte im üblichen Talweg gehalten habe, höchstens 300 bis 400 m oberhalb von MS "Wi [REDACTED] Mann" nach Steuerbord ausweichen und nach der Begegnung mit MS "R [REDACTED] II" den Kurs sofort nach Backbord ändern müssen, um eine Kollision mit dem zu weit aus dem Bergschleppzug herausgefahrenen TSK "A [REDACTED]" zu vermeiden. Dabei sei der Talfahrer infolge seiner relativ hohen Geschwindigkeit zunächst stärker nach Steuerbord und sodann stärker nach Backbord gelaufen, so daß es nicht mehr möglich gewesen sei, das Schiff vor der Kollision mit MS "Wi [REDACTED] Mann" wieder abzufangen und aufzustrecken.

Die Revision der Beklagten zu 1 greift diese Feststellungen in zwei Punkten, jedoch ohne Erfolg, an.

a) Die Revision meint, das Berufungsgericht habe mit Rücksicht auf den von ihm nicht geklärten Streit der Parteien über die Breite des Fahrwassers im Unfallbereich diese mit mindestens 150 m annehmen und danach die Breite der Zwischendurchfahrt auf mindestens 90 m berechnen müssen. Damit setzt sich die Revision mit dem Vorbringen der Beklagten zu 1 in den Vorinstanzen in

Widerspruch, der Seitenabstand zwischen der links- und rechtsrheinischen Bergfahrt habe ca. 60 bis 70 m betragen (Schrifts. v. 27. Januar 1969 S. 2 und v. 15. September 1969 S. 3). Auch mißt sie den Berechnungen des Berufungsgerichts zur Breite der Zwischendurchfahrt eine Bedeutung bei, die diesen nicht zukommt. Denn das Berufungsgericht ist, wie dem Zusammenhang seiner Ausführungen zu entnehmen ist, letztlich doch nicht von seinen Berechnungen ausgegangen, sondern den in diesem Punkte weitgehend übereinstimmenden Aussagen der zahlreichen Unfallzeugen gefolgt.

b) Die Revision der Beklagten zu 1 ist außerdem der Ansicht, das Berufungsgericht hätte bei einer einwandfreien Würdigung des Beweisergebnisses keinesfalls zu der Feststellung gelangen können, MS "R[REDACTED] II" habe einen Schlenker nach Backbord gemacht und dadurch MS "W[REDACTED]" zu einer Kursänderung nach Steuerbord gezwungen. Dem kann nicht beigespflichtet werden. Das Berufungsgericht ist zu der angegriffenen Feststellung nach einer eingehenden Prüfung der maßgeblichen Zeugnisaussagen gelangt. Seine Würdigung ist möglich und daher aus Rechtsgründen nicht zu beanstanden.

II. 1. Zwischendurchfahrten eines Berg- oder Talfahrers werden jedenfalls auf dem Rhein seit langem anerkannt und praktiziert (Wassermeyer, Der Kollisionsprozeß in der Binnenschifffahrt 4. Aufl. S. 198). Sie sind nichts Außergewöhnliches. Wie jedes nautische Manöver unterliegen auch sie der Vorschrift über die allgemeinen Sorgfaltspflichten eines Schiffers (§ 4 RheinSchPVO 1954, § 1.04 RheinSchPVO 1970). Deren Anwendung erlaubt es, den

vielfältigen Besonderheiten gerecht zu werden, die sich gerade bei Zwischendurchfahrten ergeben können. Besteht beispielsweise der Raum für eine Zwischendurchfahrt aus einer "engen Gasse", so sind an die Sorgfaltspflichten der Beteiligten wesentlich höhere Anforderungen zu stellen, als wenn dieser Raum besonders breit ist. Denn während bei großen Seitenabständen kleinere Kursabweichungen eines Fahrzeugs im allgemeinen zu keiner Gefährdung der anderen Fahrzeuge führen werden, liegen die Dinge bei einer "engen Gasse" naturgemäß anders. Hier sind die Gegenfahrer deshalb gehalten, durch sorgfältiges Navigieren jede zusätzliche Verengung der Gasse zu vermeiden, während die Zwischenfahrer verpflichtet sind, die Mitte der Gasse einzuhalten und die Geschwindigkeit so zu wählen, daß sie Ausweichbewegungen möglichst ohne harte Rudermanöver auszuführen vermögen. Hat außerdem die Durchfahrt zwischen Reihen entgegenkommender Fahrzeuge zu erfolgen, von denen sich einzelne mit Seitenabständen überholen, die gegenseitige Kursbeeinflussungen nicht ausgeschlossen erscheinen lassen, so ist für alle Beteiligten ein besonders vorsichtiges Navigieren geboten.

2. Legt man diese Grundsätze der Beurteilung des Streitfalls zugrunde, so kann es nicht zweifelhaft sein, daß die Führungen von MS "R[REDACTED] II" und TSK "A[REDACTED]" die Kollision zwischen MS "W[REDACTED]" und MS "Wi[REDACTED] Mann" schuldhaft verursacht haben.

a) MS "R[REDACTED] II" fuhr als zweites Schiff in der Reihe der linksrheinischen Einzelfahrer. Diese überholten den rechtsrheinischen, gegen 500 m langen Bergschleppzug, der seinerseits mit geringem Seitenabstand das an seiner

Backbordseite fahrende MS "An[REDACTED]" überholte. Der Seitenabstand zwischen den Einzelfahrern und dem Schleppzug betrug 40 bis 60 m, in Höhe des etwa eine Schiffsbreite nach Steuerbord herausliegenden ersten Anhangs (TSK "A[REDACTED]") 30 bis 50 m. Bei derartigen Abständen konnte, wie auch die Beklagten nicht in Abrede stellen, die Zwischendurchfahrt des mehr als 8 m breiten MS "W[REDACTED]" nur dann gefahrlos vonstattengehen, wenn alle Fahrzeuge ihren Kurs genau einhielten, insbesondere die Bergfahrer auch nicht vorübergehend in den Raum für die Zwischendurchfahrt gerieten. Gegen diese Pflicht hat die Führung des MS "R[REDACTED] II" verstoßen, als ihr Schiff vor dem in Durchfahrtmitte herankommenden Talfahrer ohne zwingenden Grund einen Schlenker nach Backbord machte und diesen zu einer sofortigen Kursänderung nach Steuerbord zwang. Trotzdem, so meint die Revision, komme eine Haftung der Beklagten zu 1 für die geltend gemachten Unfallschäden nicht in Betracht, weil der Schlenker des MS "R[REDACTED] II" für die Kollision zwischen MS "W[REDACTED]" und MS "Wi[REDACTED] Mann" nicht adäquat kausal gewesen sei. Denn das etwa zugleich mit dem Schlenker erfolgte Herausfahren des TSK "A[REDACTED]" sei für die Führung des MS "R[REDACTED] II" nicht vorhersehbar gewesen und könne ihr "billigerweise auch in der Kausalität nicht zugerechnet werden". Dabei übersieht die Revision der Beklagten zu 1, daß es bei der Beurteilung der Frage, ob der Schlenker des MS "R[REDACTED] II" für den nachfolgenden Schiffsunfall adäquat kausal war, auf den von ihr behaupteten Hauer des TSK "A[REDACTED]" nicht entscheidend ankommt:

Wie den Feststellungen des angefochtenen Urteils zu entnehmen ist, befand sich das mit "relativ hoher" Geschwindigkeit fahrende MS "W[REDACTED]" allenfalls noch

100 m oberhalb von MS "R[REDACTED] II", als dieses Fahrzeug - zunächst mit dem Kopf und sodann noch stärker mit dem Hinterschiff - in die enge Zwischendurchfahrt geriet. Der Talfahrer, der zunächst nicht wissen konnte, wie weit der Schlenker des MS "R[REDACTED] II" dieses Schiff in den Raum der Zwischendurchfahrt bringen werde, mußte daher sofort und nachdrücklich mit einer Kursänderung nach Steuerbord reagieren, wenn er eine mögliche Kollision mit MS "R[REDACTED] II" vermeiden wollte. Das mußte ihn wegen seiner Geschwindigkeit alsbald in eine gefährliche Nähe des Schleppzuges, insbesondere des erst kurz zuvor von MS "R[REDACTED] II" überholten TSK "A[REDACTED]" bringen, der seinerseits das Schraubenwasser des Motorschleppers "I[REDACTED] III" nach Steuerbord freiführ. Dieser Gefahr konnte MS "W[REDACTED]" nur durch eine erneute harte Kursänderung nach Backbord begegnen, und zwar unabhängig davon, ob TSK "A[REDACTED]" inzwischen selbst noch weiter nach Steuerbord abgekommen war. Daß aber derartige, durch das pflichtwidrige Verhalten der Führung des MS "R[REDACTED] II" veranlaßte Manöver innerhalb des für die Durchfahrt zwischen Reihen von Gegenfahrern zur Verfügung stehenden engen Raumes zu Kollisionen führen können, liegt nicht außer jeder Erfahrung. Schon deshalb ist ein adäquater Zusammenhang zwischen der Fahrweise des MS "R[REDACTED] II" und der späteren Kollision zu bejahen. Auf die Ausführungen des Berufungsgerichts zu dieser Frage und auf die hiergegen gerichteten Angriffe der Revision der Beklagten zu 1 kommt es danach nicht an.

b) Das Berufungsgericht wirft der Führung des TSK "A[REDACTED]" vor, mit dem Kahn nicht nur, wie üblich, das Schraubenwasser seines Motorschleppers freigefahren

zu haben, sondern noch weiter aus der Kurslinie des Schleppzuges in die Zwischendurchfahrt hineingeraten zu sein. Hierbei hat es sich, wie dem angefochtenen Urteil zu entnehmen ist, mindestens um eine weitere Schiffsbreite gehandelt. Es mag dahinstehen, ob die Führung des Kahnés nicht bereits dadurch pflichtwidrig gehandelt hat, daß sie das Schraubenwasser des Motorschleppers "I [REDACTED] III" nach Steuerbord freifuhr, anstatt mit Rücksicht auf die bevorstehende Zwischendurchfahrt des MS "W [REDACTED]" genau der Kurslinie des Motorschleppers zu folgen. Jedenfalls gereicht ihr zum Vorwurf, daß sie beim Näherkommen des MS "W [REDACTED]" noch weiter mit dem Kahn aus der Kurslinie ihres Motorschleppers in die schmale Durchfahrt geriet. Wenn die Revision der Beklagten zu 2 in diesem Zusammenhang auf Sogwirkungen hinweist, die von MS "R [REDACTED] II" und MS "A [REDACTED]" ausgegangen seien und den Kahn in Schwierigkeiten gebracht haben sollen, so vermag sie damit dessen Führung nicht zu entlasten. Denn nach den Feststellungen des Berufungsgerichts hätte der Kahn derartigen Einwirkungen durch rechtzeitige Rudermanöver erfolgreich begegnen können. Die Feststellungen beruhen auch nicht, wie die Revision der Beklagten zu 2 rügt, auf Verfahrensfehlern. Insbesondere brauchte das Berufungsgericht mit Rücksicht auf die von ihm dargelegte eigene Sachkunde keinen Sachverständigen zu dieser Frage zu hören. Die gegenteilige Ansicht der Revision der Beklagten zu 2 wird nicht durch die von ihr angezogenen Entscheidungen des Senats (VersR 1969, 656 und 659) gestützt. In dem damals entschiedenen Falle lagen die tatsächlichen Gegebenheiten in verschiedenen Punkten anders.

Zur Frage eines adäquaten Zusammenhangs zwischen der Fahrweise des TSK "A [REDACTED]" und der Kollision ist zu

bemerken, daß insoweit die weitere Verengung der Zwischendurchfahrt entscheidend ist. Dieser konnte ein, wie hier, bereits nahe herangekommener Talfahrer nur durch ein rasches Rudermanöver begegnen, auf das bei dem schmalen Raum alsbald weitere Rudermanöver folgen und bei dem Talfahrer zu einem vorübergehenden Zickzackkurs führen mußten, bei dem Kollisionen mit einem oder mehreren der Gegenfahrer nichts Außergewöhnliches sind.

3. Nach Ansicht des Berufungsgerichts fällt der Führung des MS "W[REDACTED]" trotz der "relativ hohen" Geschwindigkeit des Schiffes nicht zur Last, den Unfall mitverschuldet zu haben. Darin kann ihm nach dem derzeitigen Sach- und Streitstand nicht gefolgt werden. Denn ein Verschulden des Talfahrers kommt nicht nur in Betracht, wenn seine Führung vor der Durchfahrt konkrete Schwierigkeiten hätte erkennen können und wenn sie dennoch die Geschwindigkeit nicht herabgesetzt hat. Das wird der erhöhten Gefahrenlage, die mit der Fahrt des MS "W[REDACTED]" durch die enge Gasse der zahlreichen, sich teilweise auf engem Raum überholenden Gegenfahrer allgemein verbunden war, nicht gerecht. Dieser erhöhten Gefährdung wegen war vielmehr - ebenso wie für die Entgegenkommer - auch für die Führung des MS "W[REDACTED]" ein besonders vorsichtiges Navigieren geboten. Der Talfahrer mußte deshalb, auch wenn eine konkrete Gefahr noch nicht erkennbar war, seine Geschwindigkeit rechtzeitig vor der Zwischendurchfahrt so einrichten, daß er notfalls einer zusätzlichen Verengung der Gasse im Rahmen des Möglichen begegnen und hierbei ein gefährliches Hin- und Herpendeln vermeiden konnte.

Unter diesem rechtlichen Gesichtspunkt muß das Berufungsgericht den Sachverhalt erneut prüfen, zumal nach seinen bisherigen Ausführungen die Führung des MS "W[REDACTED]" das Schiff vor dem Zusammenstoß mit MS "Wi[REDACTED] Mann" gerade wegen der eingehaltenen Geschwindigkeit nicht hat abfangen und aufstrecken können, während bei verminderter Geschwindigkeit die "Ausgangslage eine andere und wahrscheinlich, jedenfalls möglicherweise günstigere gewesen" wäre (BU S. 38). Dabei wird es angebracht sein, zunächst die Geschwindigkeit möglichst genau festzustellen, die MS "W[REDACTED]" tatsächlich innegehabt hat. Auch kann es für die Beurteilung des Verhaltens der Führung des MS "W[REDACTED]" von Bedeutung sein, ob sie nicht wegen der teilweise auf engem Raum ausgeführten Überholmanöver der Gegenfahrer mit einer gewissen Unruhe bei einzelnen Fahrzeugen rechnen mußte.

Stimpel

Dr. Schulze

Dr. Bauer

Dr. Kellermann

Dr. Tidow