

22

Nachschlagewerk: ja
BGHZ: nein

RheinSchPolVO 1954 §§ 4, 80

Ein Bergfahrer verstößt gegen die allgemeine Sorgfalts-
pflicht eines Schiffers, wenn er bei einer durch Nebel-
fetzen auf 200 bis 150 m eingeschränkten Sicht einen
Übergang macht, obwohl noch mit Talfahrt zu rechnen ist.

BGH, Urt. v. 5. Juni 1972 - II ZR 79/70 - Rheinschiffahrtsober-
gericht Karlsruhe
Rheinschiffahrts-
gericht Mannheim

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 79/70

URTEIL

Verkündet am

5. Juni 1972

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

in dem Rechtsstreit

1. des Schiffseigners A. E [REDACTED], M [REDACTED]/Holland,
W [REDACTED] [REDACTED],
2. des Schiffsführers Willem Jakob B [REDACTED], H [REDACTED]/Holland,
Wohnschiff "F [REDACTED]",

Beklagten, Revisionskläger
und Revisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Freiherr v. [REDACTED] -

gegen

die A [REDACTED] Versicherungs-AG, K [REDACTED] [REDACTED], Kaiser-Wi [REDACTED]-Ring [REDACTED],
vertreten durch den Vorstand Generaldirektor Alfred H [REDACTED]

Klägerin, Revisionsbeklagte
und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

- 2 -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 5. Juni 1972 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Stimpel und der Bundesrichter Liesecke, Dr. Schulze, Dr. Bauer und Dr. Kellermann

für Recht erkannt:

Auf die Revisionen der Parteien wird das Urteil des Rheinschiffahrtsobergerichts Karlsruhe vom 4. Mai 1970 aufgehoben. Die Sache wird zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung, auch über die Kosten der Revision, an das Berufungsgericht zurückverwiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand

Am 21. Dezember 1965 gegen 17.20 Uhr stießen auf dem Rhein - Ortslage Mannheim-Ludwigshafen - bei km 427 etwa in Strommitte das mit einer Ladung von 1.250 t Feinkohle zu Berg fahrende MS "Leopold R[REDACTED]" (84,95 m lang; 9,50 m breit; 1.521 t; 975 PS) und das zu Tal kommende SB "W[REDACTED]" (26,28 m lang; 5,29 m breit; 600 PS) zusammen. Hierbei wurde SB "W[REDACTED]" so schwer beschädigt, daß es wenige Minuten nach der Kollision sank.

Die Klägerin hat SB "W[REDACTED]" gegen die Gefahren der Schifffahrt versichert. Sie beziffert den Unfallschaden der Interessenten des SB "W[REDACTED]" auf 170.559,62 DM.



In Höhe dieses Betrages nimmt sie - aus abgetretenem und übergegangenem Recht - den Eigner des MS "Leopold R[REDACTED]" (Beklagter zu 1) und den verantwortlichen Führer dieses Schiffes am Unfalltag (Beklagter zu 2) in Anspruch, und zwar den Beklagten zu 2 uneingeschränkt, den Beklagten zu 1 dinglich haftend mit MS "Leopold R[REDACTED]" und persönlich haftend im Rahmen des § 114 BinnSchG. Sie wirft dem Beklagten zu 2 in erster Linie vor, kurz unterhalb der Zusammenstoßstelle einen Seitenwechsel vom linken zum rechten Ufer begonnen zu haben, obwohl die Sicht im Unfallbereich wegen Industrienebels stark beeinträchtigt gewesen sei.

Demgegenüber sind die Beklagten der Ansicht, daß allein die Führung des SB "W[REDACTED]" den Schiffsunfall verschuldet habe, weil sie bei der eingeschränkten Sicht mit überhöhter Geschwindigkeit gefahren sei, ferner aus Unaufmerksamkeit MS "Leopold R[REDACTED]" zu spät bemerkt und dessen Weisung, an der Steuerbordseite des Bergfahrrers zu passieren, nicht befolgt habe.

Der Beklagte zu 1 hat MS "Leopold R[REDACTED]" in Kenntnis der Klageforderung zu neuen Reisen ausgesandt.

Beide Vorinstanzen haben den Klageanspruch - unter Abweisung im übrigen - dem Grunde nach zu 3/4 für gerechtfertigt erklärt. Mit ihrer Revision verfolgt die Klägerin den abgewiesenen Teil der Klage weiter. Demgegenüber erstrebt die Revision der Beklagten die vollständige Abweisung der Klage. Jede der Parteien beantragt außerdem, die Revision der Gegenseite zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe

Das angefochtene Urteil hält einer rechtlichen Nachprüfung nicht stand.

I. Nach den Feststellungen des Berufungsgerichts hat sich der Unfall wie folgt ereignet:

MS "Leopold R[REDACTED]" fuhr bei der Annäherung an die Kollisionsstelle zunächst rechtsrheinisch. In Höhe der Neckarmündung (km 428,300) begann es einen weiteren Bergfahrer (MS "Friedrich S[REDACTED]"), dessen Kurs 30 bis 40 m aus dem rechten (Mannheimer) Ufer verlief, an dessen Steuerbordseite zu überholen. Hierbei ging es auf die Ludwigshafener Stromseite hinüber und hielt dort einen Abstand von etwa $\frac{1}{3}$ der - 220 m betragenden und voll schiffbaren - Strombreite zum linken Ufer. Es fuhr mit einer Geschwindigkeit von 13 km/st, während MS "Friedrich S[REDACTED]" mit 11 km/st zu Berg lief. Bei km 427,400 erreichte MS "Leopold R[REDACTED]" mit dem Heck die Höhe des Vorschiffes von MS "Friedrich S[REDACTED]". Nunmehr änderte MS "Leopold R[REDACTED]" die Fahrtrichtung zum Mannheimer Ufer, weil es sich in Kiellinie vor MS "Friedrich S[REDACTED]" setzen wollte. Zu diesem Zeitpunkt war die Sicht stromaufwärts wegen eines Industrienebels, der von den Fertigungsstätten der BASF ausging und in Fetzen zwischen km 427,050 und 426,800 vom Ludwigshafener zum Mannheimer Ufer zog, erheblich eingeschränkt. Innerhalb des Nebelfeldes betrug sie lediglich noch 200 bis 150 m. Als MS "Leopold R[REDACTED]" mit Backbordkurs bei einer Schräglage zwischen 15 und 40 Grad unter Beibehaltung der bisherigen Geschwindigkeit zur Mannheimer Stromseite fuhr, kam plötzlich 200 m oberhalb

SB "W[REDACTED]" in Sicht. Die Fahrtrichtung dieses Fahrzeugs verlief in Strommitte. Seine Geschwindigkeit betrug nicht unter 10 km/st. MS "Leopold R[REDACTED]" zeigte beim Auftauchen des Talfahrers sofort das weiße Blinklicht. SB "W[REDACTED]", dessen Führung den Bergfahrer erst auf 80 m bemerkte, kam dieser Kursweisung nicht nach. Es gab das Schallzeichen 1 x kurz. MS "Leopold R[REDACTED]" erwiderte mit dem Schallzeichen 2 x kurz. SB "W[REDACTED]" fleutete erneut 1 x kurz und nahm Kurs nach Steuerbord. Unmittelbar danach stieß MS "Leopold R[REDACTED]" mit dem Steven gegen das Backbordmittelschiff des SB "W[REDACTED]".

II. Das Berufungsgericht wirft der Führung des MS "Leopold R[REDACTED]" vor, in mehrfacher Hinsicht nautisch falsch gehandelt und dadurch die Kollision verursacht zu haben. So habe sie MS "Friedrich S[REDACTED]" nicht überholen dürfen, außerdem den Abschluß dieses Manövers fehlerhaft ausgeführt. Ferner habe sie es pflichtwidrig unterlassen, im Bereich der durch das Nebelfeld verminderten Sicht die Geschwindigkeit herabzusetzen und einen Ausguck aufzustellen.

Der Revision der Beklagten ist zuzugeben, daß diese Ausführungen nicht in allen Punkten einer rechtlichen Nachprüfung standhalten.

1. Nach den - insoweit inhaltlich übereinstimmenden - Vorschriften der §§ 37 Nr. 1 und 42 Nr. 1 Satz 1 RheinSchPVO 1954 ist das Überholen gestattet, wenn hinreichender Raum für das Manöver vorhanden ist, die Vorbeifahrt mithin ohne Gefahr für den Überholer

und den zu Überholenden, aber auch für alle weiteren Fahrzeuge im Revier durchgeführt werden kann. Das Berufungsgericht meint, das sei vorliegend nicht der Fall gewesen, weil die Überholstrecke mit Rücksicht auf den geringen Geschwindigkeitsunterschied zwischen den beiden Bergfahrern mehr als einen Kilometer betragen habe, die Führung des MS "Leopold R[REDACTED]" diese Strecke wegen der Dunkelheit nur teilweise habe übersehen können und sie außerdem mit Talfahrt und mit einer zusätzlichen Sichtbehinderung durch den bekannten Industrienebel im Bereich der BASF habe rechnen müssen. Dabei beachtet das Berufungsgericht jedoch nicht, daß die Lage im Revier und die örtlichen Gegebenheiten es einem Bergfahrer ohne weiteres gestatteten, das 30 bis 40 m aus dem rechten Ufer fahrende MS "Friedrich S[REDACTED]" mit einem so großen Seitenabstand zu überholen, daß es trotz der Dunkelheit und möglicher Sichtverschlechterung durch Industrienebel zu keiner Gefährdung des Überholers, des zu Überholenden und etwaiger Talfahrer kommen konnte, sofern sich alle Fahrzeuge, wie es ihre Pflicht war, nautisch richtig verhielten.

2. Gegen diese Pflicht hat die Führung des MS "Leopold R[REDACTED]" allerdings in mehrfacher Hinsicht verstoßen. So mußte sie, wie das Berufungsgericht zutreffend ausgeführt hat, angesichts der Sichtverschlechterung auf 200 bis 150 m am Bug ihres rund 85 m langen Schiffes einen Ausguck aufstellen (§ 80 Nr. 1 Abs. 2 RheinSchPVO 1954). Ferner war sie, was das Berufungsgericht nicht erwogen hat, aus dem gleichen Grunde gehalten, Schallzeichen nach § 81 Nr. 1 RheinSchPVO 1954 zu geben. Das war um so notwendiger, weil die Talfahrt von dem Industrienebel

überrascht worden sein konnte, da sich dieser "infolge aufkommender Luftströmungen minütlich ändern, d. h. plötzlich kommen, allerdings auch ebenso rasch verschwinden kann" (vgl. den Schlußbericht der Wasserschutzpolizei vom 14. Februar 1966 in den Beiakten Cs 581/66) und diese Erscheinung im Bereich der BASF in der Schifffahrt allgemein bekannt ist. Weiter oblag ihr wegen der eingeschränkten Sicht die Pflicht, die Geschwindigkeit herabzusetzen (§ 80 Nr. 1 Abs. 1 Satz 1 RheinSchPVO 1954), weil sie, wie das Berufungsgericht ersichtlich annimmt, bei einer Geschwindigkeit von 13 km/st vor einem auftauchenden Hindernis nicht mehr rechtzeitig anhalten konnte (§ 80 Nr. 3 Satz 1 RheinSchPVO 1954). Schließlich durfte sie unmittelbar unterhalb und innerhalb des Nebelfeldes keinen Übergang machen. Denn mit Rücksicht auf die eigene - nicht unbeträchtliche - Geschwindigkeit, insbesondere aber auf die begrenzte Sicht erforderte es die allgemeine Sorgfaltspflicht eines Schiffers (§ 4 RheinSchPVO 1954), nicht in Schrägfahrt, sondern gestreckt zu fahren. Dadurch hätten von vornherein kreuzende Kurse mit der Talfahrt, die wegen der Sichtbehinderung ebenfalls gehalten war, jede Schräglage zu vermeiden, auf der im Unfallbereich gerade verlaufenden Stromstrecke verhindert und die Begegnung mit einem sich auf dem Kurs des Bergfahrs nähernden Talfahrer gefahrlos durchgeführt werden können.

3. Nun kann aber das nautisch falsche Verhalten der Führung des MS "Leopold R[REDACTED]" nur dann eine Schadensersatzpflicht der Beklagten begründen, wenn dieses Verhalten die Kollision adäquat verursacht hat. Das hat das

Berufungsgericht ohne weitere Begründung - auch für das Nichtaufstellen eines Ausgucks und für die von dem Bergfahrer eingehaltene Geschwindigkeit - bejaht. Die Revision der Beklagten meint, zumindest in diesem Punkte sei das angefochtene Urteil unrichtig. Denn, wenn MS "Leopold R[REDACTED]", wie das Berufungsgericht bei Prüfung des Mitverschuldens der Führung des SB "W[REDACTED]" ausgeführt habe, das Blinklicht "so rechtzeitig gezeigt habe, daß der Talfahrer trotz der hohen Begegnungsgeschwindigkeit von mindestens 23 km/st (= 363 m/min) auf die Kursweisung hätte eingehen können", so könne ein der Zeichengebung vorangegangenes Fehlverhalten des Bergfahrers für die Kollision nicht ursächlich geworden sein.

Daran ist richtig, daß dem Bergfahrer sein Fehlverhalten als ein für den Unfall kausales Verschulden nicht zuzurechnen wäre, wenn er trotz dieses Verhaltens das weiße Blinklicht dem Talfahrer so rechtzeitig gezeigt hätte, daß dieser die Kursweisung noch ohne Gefahr hätte befolgen können. Hingegen läge es anders, wenn der Talfahrer der Weisung des Bergfahrers, an seiner Steuerbordseite vorbeizufahrenm zwar durch unverzügliche harte Ruder- und Maschinenmanöver gerade noch hätte nachkommen können, jedoch infolge der späten Wahrnehmbarkeit des weißen Blinklichts eine gefährliche Situation entstand, mit deren Bewältigung durch den Talfahrer nicht ohne weiteres gerechnet werden konnte. Denn eine solche Gefahrenlage, in die der Talfahrer nicht hätte hineingebracht werden dürfen, wäre eine adäquate Folge der Schrägfahrt des MS "Leopold R[REDACTED]" gewesen. Indessen ist es nach dem angefochtenen Urteil unklar, ob das Berufungsgericht mit den Worten "die Führung des MS 'Leopold R[REDACTED]'" habe so rechtzeitig Blinklicht gezeigt, daß der Talfahrer ...

auf diese Kursweisung hätte eingehen können", die Möglichkeit einer gefahrlosen Begegnung zwischen dem Bergfahrer und dem (mit Rücksicht auf seine Größe sowie seine Ruder- und Maschinenanlage wendigen) SB "W[REDACTED]" feststellen oder damit lediglich zum Ausdruck bringen wollte, der Talfahrer habe bei einem sofortigen nachdrücklichen Befolgen der Kursweisung des Bergfahrers eine kollisionsfreie Vorbeifahrt noch oder gerade noch schaffen können. So wirft das Berufungsgericht einerseits dem Talfahrer, weil er die Kursweisung des Bergfahrers nicht befolgt habe, grobe Fahrlässigkeit vor, was wohl nur dann berechtigt sein dürfte, wenn der Weg für eine gefahrlose Vorbeifahrt gewiesen war. Andererseits sieht sich das Berufungsgericht nicht imstande festzustellen, daß der Bergfahrer dem Talfahrer einen geeigneten - mithin gefahrlosen - Weg freigelassen hat, obwohl MS "Leopold R[REDACTED]" entsprechend seiner "rechtzeitigen" Kursweisung fuhr; außerdem bezeichnet es das Verhalten des Bergfahrers wegen der Schrägfahrt als besonders grobfahrlässig, wogegen erhebliche Zweifel bestehen dürften, wenn MS "Leopold R[REDACTED]" nach der Kursänderung noch in der Lage gewesen sein sollte, SB "W[REDACTED]" den Weg für eine gefahrlose Begegnung zu weisen. Da es für die Frage des adäquaten Ursachenzusammenhangs zwischen dem nautisch falschen Verhalten des Bergfahrers und der Kollision darauf ankommt, ob der Talfahrer die Kursweisung des Bergfahrers ohne Gefahr oder nur mit Risiken hätte befolgen können, das angefochtene Urteil zu diesem Punkte aber unklar ist, bedarf es insoweit einer erneuten Erörterung der Sache durch das Berufungsgericht.

III. Die aufgezeigte Unklarheit nötigt zu einer Aufhebung des angefochtenen Urteils auch insoweit, als das Berufungsgericht ein Mitverschulden der Führung des SB "W[REDACTED]" zu 1/4 angenommen hat. Denn die Schwere dieses Verschuldens, auf die es bei der nach §§ 92 BinnSchG, 736 HGB vorzunehmenden Abwägung allein ankommt, hängt nicht unerheblich davon ab, ob der dem Talfahrer gewiesene Begegnungskurs gefahrlos oder nicht frei von Risiken war.

IV. Danach war das angefochtene Urteil in vollem Umfange aufzuheben und die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung an das Berufungsgericht zurückzuverweisen. Bei der erneuten Verhandlung der Sache wird die Klägerin Gelegenheit haben, auf alle Rügen, die sie gegenüber dem angefochtenen Urteil geltend gemacht hat, zurückzukommen.

Stimpel

Liesecke

Dr. Schulze

Dr. Bauer

Dr. Kellermann