

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 89/69

URTEIL

Verkündet am
1. März 1971
Heil,
Justizhauptsekretär

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

1. ...
2. der Sch [REDACTED] D [REDACTED]-C [REDACTED] B [REDACTED] L [REDACTED] AG,
H [REDACTED],
3. des Schiffsführers Burkhard H [REDACTED] von MS "S [REDACTED]",
Da [REDACTED], A [REDACTED]straße [REDACTED],

Beklagte und Revisionskläger,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

gegen

die N [REDACTED], Allgemeine Versicherungs-Aktiengesellschaft,
Dü [REDACTED], Br [REDACTED] Straße [REDACTED], gesetzlich vertreten durch die
Vorstandsmitglieder Hugo W [REDACTED] und Karl-Heinz M [REDACTED],

Klägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 1. März 1971 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Dr. Kuhn und der Bundesrichter Dr. Schulze, Fleck, Stimpel und Dr. Bauer

für Recht erkannt:

Die Revision der Beklagten zu 2 und zu 3 gegen das Urteil des Rheinschiffahrtsobergerichts Köln vom 2. Mai 1969 wird kostenpflichtig zurückgewiesen. Das genannte Urteil wird, wie folgt, gefaßt:

Auf die Berufung der Klägerin wird - unter Zurückweisung des Rechtsmittels im übrigen - das Urteil des Rheinschiffahrtsgerichts Duisburg-Ruhrort vom 20. September 1968 im Kostenpunkt und insoweit geändert, als es den gegen die Beklagten zu 2 und zu 3 gerichteten Klageanspruch abgewiesen hat. Dieser Anspruch wird - unter Abweisung im übrigen - dem Grunde nach bis zu 1/3 des Schadens für gerechtfertigt erklärt, der den Ladungsinteressenten des MS "Wi He 2" durch die Kollision vom 2. Dezember 1966 entstanden ist.

Die Klägerin hat 1/3, die Beklagten zu 2 und zu 3 haben als Gesamtschuldner 2/3 der Kosten der Berufung zu tragen.

Von den außergerichtlichen Kosten des Beklagten zu 1 im erstinstanzlichen Verfahren fallen diesem 1/3, der Klägerin 2/3 zur Last. Im übrigen bleibt die Entscheidung über die Kosten des erstinstanzlichen Verfahrens dem Schlußurteil vorbehalten.

Die Sache wird zur Verhandlung und Entscheidung über den Betrag des dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärten Teils des Klageanspruchs an das Rheinschiffahrtsgericht zurückverwiesen.

Von Rechts wegen

- 3 -

Tatbestand

Am 2. Dezember 1966 gegen 14 Uhr verließ das im Eigentum des Beklagten zu 1 stehende und von ihm verantwortlich geführte MS "Wi [REDACTED] He [REDACTED] 2" (52 m lang; 6,06 m breit; 283 t; 165 PS) den linksrheinisch gelegenen Hafen R [REDACTED]. Das Schiff hatte 217 t Lang-eisen geladen, die bei der Klägerin versichert waren. MS "Wi [REDACTED] He [REDACTED] 2" wollte nach dem Passieren der Hafenausfahrt den Strom überqueren und sodann talwärts zum Du [REDACTED] Außenhafen fahren. Während der Querfahrt geriet es mit seinem Backbordhinterschiff gegen das Steuerbordvorschiff des MS "Si [REDACTED]" (66,90 m lang; 8,20 m breit; 843 t; 325 PS). Dieses Fahrzeug, das der Beklagten zu 2 gehört und zur Unfallzeit von dem Beklagten zu 3 verantwortlich geführt wurde, befand sich nahezu voll abgeladen auf Bergfahrt. Durch die Kollision wurde die Backbordseite des MS "Wi [REDACTED] He [REDACTED] 2" im hinteren Drittel des Schiffes aufgerissen. Das Schiff sank alsbald rechtsrheinisch bei km 774,050 - 100.

Die Klägerin beziffert den Schaden der Ladungsinteressen des MS "Wi [REDACTED] He [REDACTED] 2" auf 63.769,78 DM. Sie hat in dem vorliegenden Rechtsstreit gegen den Beklagten zu 1 ein - rechtskräftig gewordenes - Urteil erwirkt, worin dieser zur Zahlung von 31.883,89 DM nebst Zinsen unter Beschränkung seiner Haftung auf den Wert des MS "Wi [REDACTED] He [REDACTED] 2" nach der Kollision verurteilt wird. Nunmehr nimmt sie noch - aus abgetretenem und übergegangenem Recht - die Beklagte



JLaw – Gesetze und Urteile
Kostenlos
Über 200 Gesetze
Über 100.000 Urteile
[\(mobile App\)](#)



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

zu 2 und den Beklagten zu 3 (nachfolgend: Beklagte) als Gesamtschuldner, die Beklagte zu 2 dinglich haftend mit MS "Si●" und im Rahmen des § 114 BSchG auch persönlich haftend, in Höhe von 31.883,89 DM in Anspruch. Sie wirft dem Beklagten zu 3 ein zumindest hälftiges Mitverschulden an der Kollision vor. Dieses erblickt sie darin, daß er die, wenn auch unzulässige, Querfahrt des MS "Wi● He● 2" nicht durch eine Geschwindigkeitsherabsetzung unterstützt und den Kurs seines linksrheinisch fahrenden Schiffes fälschlich nach Backbord geändert habe.

Die Beklagten haben beantragt, die Klage abzuweisen. Sie tragen vor:

MS "Wi● He● 2" sei überraschend vor dem bereits nahe herangekommenen MS "Si●" aus dem Hafen und sodann quer über den Strom gefahren. Der Bergfahrer habe sofort nach Beginn des unzulässigen Manövers des MS "Wi● He● 2" ein Achtungszeichen gegeben, alsdann abgestoppt und anschließend zurückgeschlagen. Infolge des letzten Manövers sei der Kopf des MS "Si●" etwa 5 bis 6 m nach Backbord abgekommen.

Die Beklagte zu 2 hat MS "Sieg" in Kenntnis der Klageforderung zu neuen Reisen ausgesandt.

Das Rheinschiffahrtsgericht hat das gegen die Beklagten gerichtete Begehren abgewiesen. Das Rheinschiffahrtsobergericht hat es - unter Abweisung im übrigen - dem Grunde nach zu 2/3 für gerechtfertigt erklärt. Mit der Revision

erstreben die Beklagten die Wiederherstellung des erstinstanzlichen Urteils. Die Klägerin beantragt, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe

1. Das Berufungsgericht wirft dem Beklagten zu 3 vor, er habe die Kollision dadurch schuldhaft mitverursacht, daß er der, wenn auch unzulässigen, Querfahrt des MS "Wi [REDACTED] He [REDACTED] 2" nicht durch eine Kursänderung nach Steuerbord oder durch rechtzeitige Wegnahme des Vorausgangs seines Schiffes Rechnung getragen habe. Im einzelnen hat das Berufungsgericht ausgeführt:

MS "Si [REDACTED]" habe den üblichen, linksrheinisch verlaufenden Kurs der Bergfahrt eingehalten. Seine Geschwindigkeit habe etwa 5 km/st betragen. Das Schiff sei noch mindestens 200 m unterhalb der bei km 773,950 anzunehmenden Zusammenstoßstelle gefahren, als MS "Wi [REDACTED] He [REDACTED] 2" - ohne vorherige Abgabe eines Ausfahrtzeichens - den Hafen verlassen habe. Die Ausfahrt sei mehr oberhalb als in der Mitte der Mündungslinie (km 773,550 - 780) erfolgt. Sie habe den Bergfahrer zu einer Kursänderung nach Backbord veranlaßt. Als für ihn die Querfahrtabsicht des MS "Wi [REDACTED] He [REDACTED] 2" klar erkennbar gewesen sei, habe sein Abstand zum Kollisionsort noch rund 110 m betragen. Hätte er nunmehr, anstatt auf Kollisionskurs zu bleiben, den Kurs geringfügig nach Steuerbord geändert oder wenigstens den Vorausgang aus seinem Fahrzeug genommen, so wäre es nicht zu dem Zusammenstoß

gekommen. Wegen dieses pflichtwidrigen Verhaltens der Beklagten zu 3 hätten die Beklagten 1/3 des Schadens der Ladungsinteressenten des MS "Wi[REDACTED] He[REDACTED] 2" zu tragen, so daß der auf Ersatz des hälftigen Schadens dieser Interessenten gerichtete Klageanspruch dem Grunde nach zu 2/3 gerechtfertigt, im übrigen ungegründet sei.

2. Die Revision greift diese Ausführungen in zweifacher Hinsicht an. Sie vermag jedoch keinen entscheidungserheblichen Rechtsfehler des Berufungsgerichts aufzuzeigen.

a) Wenn die Revision auf Grund von Berechnungen meint, MS "Wi[REDACTED] He[REDACTED] 2" müsse nach dem Passieren des Hafenumfanges sofort mit dem Vorschiff nach Backbord gedreht worden und sodann schräg im Strom liegend zu Tal gefahren sein, das Schiff könne mithin keine Querfahrt ausgeführt haben, so handelt es sich insoweit um neues, nach § 561 Abs. 1 ZPO vom Revisionsgericht nicht zu beachtendes tatsächliches Vorbringen. Davon abgesehen, berücksichtigt die Revision bei ihren Berechnungen nicht hinreichend, daß die Strömungsgeschwindigkeit höher, die Eigengeschwindigkeit des MS "Wi[REDACTED] He[REDACTED] 2" niedriger als die von ihr angenommenen Werte gewesen sein können, und daß außerdem die Anfahrtung des 52 m langen, nahezu zwerch im Strom gelegenen Schiffes nicht an dessen Bug, sondern 8 m vor dem Ruderhaus erfolgt ist. Übrigens haben auch die Beklagten in den Vorinstanzen stets vorgetragen, daß MS "Wi[REDACTED] He[REDACTED] 2" eine unzulässige Querfahrt ausgeführt habe (Schrifts. v. 6. Februar 1968 Bl. 2/3;

v. 17. April 1968 Bl. 3/5; v. 7. Januar 1969 Bl. 6/7).

b) Die Revision stellt nicht in Abrede, daß der Bergfahrer auf eine Querfahrt des MS "Wi[REDACTED] He[REDACTED] 2" Rücksicht nehmen mußte, und zwar nach der Vorschrift des § 4 RheinSchPVO 1954 auch dann, wenn es sich, wie das Berufungsgericht annimmt, um ein unzulässiges Manöver gehandelt haben sollte. Sie meint jedoch unter Hinweis auf das Urteil des Senats vom 9. Mai 1968 - II ZR 60/66 (VersR 1968, 747), MS "Si[REDACTED]" habe entgegen den Erwägungen des Berufungsgerichts nur damit rechnen müssen, daß MS "Wi[REDACTED] He[REDACTED] 2" den Kurs nach der Hafenausfahrt entweder nach Backbord oder nach Steuerbord richten werde; es sei deshalb nautisch richtig gewesen, wenn der Bergfahrer mit Backbordkurs zum rechten Ufer hin abgegangen sei und dadurch mehr Platz für das von der linken Uferseite kommende MS "Wi[REDACTED] He[REDACTED] 2" geschaffen habe. Diese Auffassung übersieht, daß das Berufungsgericht die Verurteilung der Beklagten nicht auf die Erwägung gegründet hat, der Beklagte zu 3 habe auch mit einer Querfahrt des MS "Wi[REDACTED] He[REDACTED] 2" rechnen und sich darauf einstellen müssen. Vielmehr macht das Berufungsgericht dem Beklagten zu 3 allein zum Vorwurf, er habe die klar erkennbare Querfahrt des MS "Wi[REDACTED] He[REDACTED] 2" entweder übersehen oder nicht beachtet und deshalb keine Maßnahmen getroffen, welche die Kollision hätten verhindern können. Im Streitfall kann deshalb offen bleiben, ob, wie das Berufungsgericht im Rahmen einer Hilferwägung ausgeführt hat, die durchgehende Schifffahrt jedenfalls dann mit der Querfahrt eines Ausfahrenden rechnen müsse, wenn sie kein Ausfahrtzeichen gehört habe.

Im Hinblick auf die Darlegungen des Berufungsgerichts und der Revision zu diesem Punkte erscheint allerdings folgende klarstellende Bemerkung zu den Ausführungen des Senats in dem Urteil vom 9. Mai 1968 angebracht:

Der Sachverhalt, über den der Senat in diesem Urteil zu entscheiden hatte, war durch die Besonderheit gekennzeichnet, daß die Hafenausfahrt durch eine Signaleinrichtung geregelt, die Abgabe von Ausfahrtzeichen mit hin zwingend vorgeschrieben war (§ 50 Nr. 2 RheinSchPVO 1954). Die Zeichen ermöglichten dem Ausfahrenden - im Gegensatz zu der nunmehr in § 6.16 Nr. 2 RheinSchPVO 1970 enthaltenen Regelung - aber nur die Ankündigung, daß er "anschließend" den Kurs entweder nach Steuerbord oder nach Backbord richten werde. Hingegen gestatteten sie ihm nicht, eine Querfahrt anzukündigen. Auch wäre eine solche im unmittelbaren Anschluß an die Ausfahrt wegen der ein anderes Manöver ankündigenden Schallzeichen nach § 50 Nr. 2 RheinSchPVO 1954 nicht zulässig gewesen. Wegen dieser besonderen Umstände ist in dem Urteil ausgesprochen, daß der damalige Beklagte, der sich auf Talfahrt befunden und keines der nach § 50 Nr. 2 RheinSchPVO 1954 vorgeschriebenen Schallzeichen gehört hatte, nur davon habe ausgehen können, der Ausfahrende werde den Kurs im Anschluß an die Ausfahrt entweder nach Steuerbord oder nach Backbord richten. Mehr läßt sich diesem Urteil nicht entnehmen.

3. Die Revision konnte danach keinen Erfolg haben. Es erschien jedoch zweckmäßig, das angefochtene Urteil neu zu fassen. Hierbei war auch zu berücksichtigen, daß das Berufungsgericht die Entscheidung über die Kosten des Berufungsverfahrens nicht dem Rheinschiffahrtsgericht überlassen durfte (BGH VersR 1971, 76, 78).

Dr. Kuhn

Dr. Schulze

Fleck

Stimpel

Dr. Bauer