

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 94/78

URTEIL

Verkündet am

5. Februar 1979

Kaufmann

Justizobersekretärin

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

1. der Franz und Joachim M[REDACTED] KG, Kies- und Sandbaggerei, G[REDACTED]allee [REDACTED], Mainz, vertreten durch den persönlich haftenden Gesellschafter Dipl.-Ing. Joachim M[REDACTED],
2. des Schiffsführers Willi S[REDACTED] von MS "Joachim M[REDACTED]", U[REDACTED]straße [REDACTED], N[REDACTED],

Beklagten und Revisionskläger,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

Ferdinand E [REDACTED], H[REDACTED] Straße [REDACTED],
Mo[REDACTED],

Kläger und Revisionsbeklagter,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Freiherr v. [REDACTED] -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofes hat auf die mündliche Verhandlung vom 5. Februar 1979 durch den Vizepräsidenten des Bundesgerichtshofes Stimpel und die Richter Dr. Schulze, Dr. Bauer, Dr. Kellermann und Dr. Skibbe

für Recht erkannt:

Auf die Rechtsmittel der Beklagten werden - unter deren Zurückweisung im übrigen - das Zwischenurteil des Rheinschiffahrtsgerichts Mannheim vom 10. März 1977 und das Urteil des Rheinschiffahrtsobergerichts Karlsruhe vom 4. April 1978 abgeändert. Der Klageanspruch wird dem Grunde nach zu einem Drittel für gerechtfertigt erklärt. Die weitergehende Klage wird abgewiesen.

Die Beklagten haben als Gesamtschuldner ein Drittel der Kosten des Berufungsverfahrens und des Revisionsrechtszuges zu tragen. Die Entscheidung über alle weiteren Kosten des Rechtsstreits bleibt dem Rheinschiffahrtsgericht vorbehalten, an das die Sache zur Verhandlung und Entscheidung über die Höhe des Klageanspruchs, soweit er dem Grunde nach gerechtfertigt ist, zurückverwiesen wird.

Von Rechts wegen

- 3 -

Tatbestand:

Am 16. Oktober 1975 gegen 20.30 Uhr fuhr das dem Kläger gehörende TMS "L[REDACTED]" (80,02 m lang; 8,27 m breit; 1.259,8 t; 750 PS) aus dem Neckar zu einer Talreise in den Rhein. Dort kam das von dem Beklagten zu 2 verantwortlich geführte MS "Joachim M[REDACTED]" (72,96 m lang; 8,20 m breit; 1.181,2 t; 750 PS) der Beklagten zu 1 zu Berg. Dessen Kurs verlief etwa 40 bis 50 m aus dem rechten Ufer. Das Fahrzeug zeigte das weiße Funkellicht. Deshalb schaltete die Führung des TMS "L[REDACTED]" beim Passieren der Mündungslinie ebenfalls das Funkellicht ein. Sodann wollte sie an der Steuerbordseite des MS "Joachim M[REDACTED]" vorbeifahren. Dabei stießen die beiden Fahrzeuge zusammen.

Der Kläger verlangt von den Beklagten seinen Kollisionsschaden ersetzt. Er wirft dem Beklagten zu 2 vor, nach der Ausfahrt des TMS "L[REDACTED]" plötzlich den Kurs des MS "Joachim M[REDACTED]" nach Steuerbord geändert und diesen - der eigenen Kursweisung widersprechenden - Kurs bis zum Zusammenstoß beibehalten zu haben. Der Kläger hat beantragt, die Beklagten als Gesamtschuldner zur Zahlung von 87.078,25 DM nebst Zinsen zu verurteilen, die Beklagte zu 1 dinglich mit MS "Joachim M[REDACTED]" sowie im Rahmen des § 114 BinnSchG persönlich haftend, den Beklagten zu 2 hingegen unbeschränkt haftend.

Die Beklagten bestreiten den vom Kläger behaupteten Unfallverlauf. Nach ihrem Vorbringen hat die Führung des TMS "L[REDACTED]" den Schiffszusammenstoß verschuldet.



Diese habe in zu geringer Entfernung von MS "Joachim M[REDACTED]" die Ausfahrt durchgeführt. Infolgedessen sei es ihr nicht mehr gelungen, mit ihrem Fahrzeug die Steuerbordseite des MS "Joachim M[REDACTED]" freizufahren.

Die Beklagte zu 1 hat MS "Joachim M[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, erstreben die Beklagten weiterhin die Abweisung der Klage.

Entscheidungsgründe:

1. Nach den - rechtlich einwandfreien - Feststellungen des Rheinschiffahrtsobergerichts ist von folgendem Unfallhergang auszugehen:

TMS "L[REDACTED]" hielt bei der Annäherung an die Mündung des Neckars etwa die Flußmitte ein. Das Schiff hatte keinen Ausguck und gab kein Ausfahrtsignal. Es passierte die Mündungslinie in Höhe von Rhein-km 428,2 mit Kurs in die linke Hälfte des Stromes. Zu dieser Zeit befand sich der Bergfahrer bei Rhein-km 428,7. Wenig später änderte er seinen bis dahin rechtsrheinischen Kurs nach Steuerbord, zeigte aber das weiße Funkellicht weiter. Auf Höhe von Rhein-km 428,5 geriet er in Strommitte mit der Steuerbordseite des Bugs etwa mittschiffs gegen die Steuerbordseite des TMS "L[REDACTED]".

2. Das Rheinschiffahrtsobergericht hat mit Recht ein Verschulden des Beklagten zu 2 an dem Schiffszusammenstoß bejaht. Dieser konnte aus dem Einschalten des weißen Funkellichts auf TMS "L [REDACTED]" in Verbindung mit dem nach linksrheinisch gerichteten Kurs dieses Fahrzeugs ohne weiteres erkennen, daß dessen Führung die Weisung des MS "Joachim M [REDACTED]", an der Steuerbordseite vorbeizufahren (vgl. § 6.04 Nr. 3 RheinSchPolVO), auf ihr Fahrzeug bezog und befolgen wollte. Dann war es aber nautisch falsch, den rechtsrheinischen Kurs des MS "Joachim M [REDACTED]" nicht beizubehalten, zumal das Fahrzeug das weiße Funkellicht weiter zeigte. Selbst wenn jedoch der Beklagte zu 2 wegen des oberhalb der Neckarmündung stärker in den Rhein vorspringenden rechten Ufers genötigt gewesen sein sollte, von dem bisherigen Kurs des von ihm geführten MS "Joachim M [REDACTED]" etwas nach Steuerbord abzugehen, so durfte er sein Fahrzeug keinesfalls so stark zum linken Ufer hin steuern, daß er mit diesem in der Mitte des an der Unfallstelle etwa 280 m breiten Fahrwassers (Urt. d. Rheinschiffahrtsgerichts Bl. 9 - GA. I, 53) in den Kurs des TMS "L [REDACTED]" geriet. Das berücksichtigt die Revision nicht, soweit sie meint, den Beklagten zu 2 treffe kein Verschulden an der Kollision.

3. Mit Erfolg wendet sich die Revision hingegen gegen die Ansicht des Rheinschiffahrtsobergerichts, die Führung des TMS "L [REDACTED]" habe den Schiffszusammenstoß nicht mitverschuldet. Insoweit hat das Berufungsgericht ausgeführt:

Der Schiffer des TMS "L[REDACTED]" habe im Zeitpunkt der Ausfahrt seines Fahrzeugs aus dem Neckar MS "Joachim M[REDACTED]" und dessen weißes Funkellicht in einem Abstand von mindestens 500 m erkannt und diesen berechtigterweise für noch ausreichend angesehen, um vor dem Bergfahrer in die Rheinmitte und damit auf dessen Steuerbordseite zu kommen. Daran hätte sich durch die etwa 60 m frühere Wahrschau eines auf TMS "L[REDACTED]" aufgestellten Ausgucks nichts geändert, weshalb das Fehlen eines solchen für den Schiffszusammenstoß nicht kausal gewesen sein könne. Da außerdem der Bergfahrer seinerseits die Ausfahrt des TMS "L[REDACTED]" ebenfalls auf mindestens 500 m bemerkt habe und bei einer solchen Entfernung weder den Kurs noch die - bereits unterhalb der Shell-Station (Rhein-km 428,7) verringerte - Geschwindigkeit hätte ändern müssen, um die Ausfahrt des TMS "L[REDACTED]" zu unterstützen, habe dessen Schiffer von der Abgabe eines Ausfahrtsignals absehen können (§ 6.16 Nr. 2 RheinSchPolVO). Überdies sei das Unterlassen eines solchen Zeichens zumindest nicht ursächlich für die Kollision gewesen.

Diese Ausführungen tragen nicht hinreichend dem Grundsatz Rechnung, daß ein Schiff, das aus einem Hafen oder aus einer Nebenwasserstraße ausfahren und dabei - wie hier - den Kurs eines auf der Hauptwasserstraße herankommenden Fahrzeugs kreuzen will, die Ausfahrt unterlassen muß, wenn damit auch nur das geringste Risiko verbunden ist (vgl. BGH, Urt. v. 20. 2. 75 - II ZR 152/73, LM RheinschiffahrtspolizeiVO 1970 Nr. 3 = VersR 1975, 515, 516):

Zur Unfallzeit war es dunkel, wenn auch klar. Erfahrungsgemäß sind bei Dunkelheit Entfernung, Geschwindigkeit und Kurs eines anderen Fahrzeugs oft nicht genau zu bestimmen. Insoweit kann es daher leicht zu Fehleinschätzungen der Lage und in deren Folge zu nautisch falschen Maßnahmen einzelner Schiffsführungen kommen. Das ist vor allem dort leicht möglich, wo ein Fahrzeug bei Dunkelheit aus einem Hafen oder einer Nebenwasserstraße ausfahren und anschließend den Kurs eines die Hauptwasserstraße benutzenden Schiffes kreuzen will. Hier liegt die Gefahr von Mißverständnissen besonders nahe, sofern nicht von vornherein eindeutig klar ist, wohin sich das ausfahrende Fahrzeug wenden will und wie eine sich der Ausfahrt anschließende Begegnung durchgeführt werden soll. Eine solche Klarheit bestand im Streitfall aber nicht. TMS "L[REDACTED]" gab kein Ausfahrtsignal und schaltete das weiße Funkellicht erst während des Passierens der Mündungslinie ein. Deshalb war für den Bergfahrer zunächst nicht auszumachen, ob TMS "L[REDACTED]" den Neckar noch vor seiner Vorbeifahrt an der Mündung verlassen werde und in welche Richtung es danach zu fahren beabsichtige. Hinzu kommt, daß es sich bei der Neckarmündung um eine "bekannt unübersichtliche Ausfahrt" handelt (vgl. S. 2 des Berichts der Wasserschutzpolizei vom 24. November 1975). Hier ist insbesondere dem Ausfahrenden bei der Annäherung an die Mündungslinie durch ein auf der oberen Neckarspitze befindliches Tanklager die Sicht rheinaufwärts versperrt, so daß er selbst praktisch erst nach der Ausfahrt feststellen kann, ob die Weisung eines Bergfahrers, an der Steuerbordseite vorbeizufahren, für ihn und nicht etwa für ein auf dem

Rhein zu Tal kommenden Schiff bestimmt ist. Unter solchen Umständen war die Ausfahrt des TMS "L[REDACTED]" aus dem Neckar aber keinesfalls risikolos. Sie hätte deshalb bis nach dem Passieren des MS "Joachim M[REDACTED]" unterbleiben müssen, zumal die vom Berufungsgericht offenbar mit jeweils 10 km/st angenommenen Schiffsgeschwindigkeiten keineswegs gering waren und außerdem damit zu rechnen war, daß das 40 bis 50 m aus dem rechten Ufer fahrende MS "Joachim M[REDACTED]" mit Steuerbordkurs weiter vom rechten Ufer abgehen werde, weil dieses oberhalb der Neckarmündung etwa 50 m weiter in den Rhein vorspringt als unterhalb derselben (vgl. die maßstabgerechte Verkehrsunfallskizze in den Strafakten des Rheinschiffahrtsgerichts Mannheim, Akt.Z.: OWi 134/76 RhSch).

4. Für die Schuldverteilung (vgl. § 92 c BinnSchG), die der Senat selbst vornehmen kann, weil alle insoweit bedeutsamen Tatsachen feststehen, ist einerseits zu beachten, daß TMS "L[REDACTED]" eine unzulässige Ausfahrt vorgenommen hat, und andererseits zu berücksichtigen, daß MS "Joachim M[REDACTED]" nach der Ausfahrt des vorgenannten Fahrzeugs einen falschen Kurs eingeschlagen hat. Jedoch wiegt das Verschulden der Führung des TMS "L[REDACTED]" schwerer, weil sie durch ihr fehlerhaftes Verhalten die Gefahrenlage geschaffen hat, in der es sodann zu der Fehlreaktion

des Beklagten zu 2 gekommen ist. Danach erscheint es angemessen, daß der Kläger $\frac{2}{3}$ des streitigen Schadens selbst zu tragen hat und lediglich $\frac{1}{3}$ davon von den Beklagten ersetzt verlangen kann.

Stempel Dr. Schulze Dr. Bauer Dr. Kellermann Dr. Skibbe