

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 97/69

URTEIL

Verkündet am

17. Mai 1971

H e i l ,

Justizhauptsekretär

als Urkundsbeamter

der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

1. der H[REDACTED] B[REDACTED] AG, Abteilung Schifffahrt,
Du[REDACTED]-Ru[REDACTED], V[REDACTED]-K[REDACTED] ●, gesetzlich vertreten
durch ihren Vorstand, Direktor Théodore K[REDACTED] und
Direktor Prof. Dr. Gerhard Re[REDACTED],
2. des Kapitäns Josef Rü[REDACTED], zu laden bei der Beklagten zu 1,

Beklagten und Revisionskläger,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

gegen

die Schifferhülfsgesellschaft "G[REDACTED]", Kaskoversicherungs-
gesellschaft a.G., Du[REDACTED]-Ru[REDACTED], Ha[REDACTED]straße ●,
gesetzlich vertreten durch den geschäftsführenden 1. Vor-
sitzenden Heinrich He[REDACTED], Ho[REDACTED], Sch[REDACTED]straße ●,

Klägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 17. Mai 1971 unter Mitwirkung der Bundesrichter Fleck, Rietschel, Dr. Schulze, Dr. Bauer und Dr. Kellermann

für Recht erkannt:

Die Revision gegen das Urteil des Rheinschiffahrtsobergerichts in Köln vom 9. Mai 1969 wird zurückgewiesen.

Die Beklagten haben als Gesamtschuldner die Kosten der Revision zu tragen.

Von Rechts wegen

Tatbestand

Die Klägerin ist Versicherer des MS "Di [REDACTED]" (1.311 t; 800 PS). Die Beklagte zu 1 ist Eignerin des TMS "Rö [REDACTED]" (jetzt: TMS "Har [REDACTED] I"; 997 t; 800 PS), ferner des MS "Harp [REDACTED] 105" (1.249 t; 2 x 715 PS), sowie der Schleppkähne "Harp [REDACTED] 92" (1.411 t), "Harpen 91" (1.408 t) und "Harp [REDACTED] 86" (970 t). Die Fahrzeuge der Beklagten zu 1 bildeten in der Reihenfolge ihrer Aufzählung einen Schleppzug, der am 19. Dezember 1966 auf dem Rhein in der Ortslage Dü [REDACTED] / Ha [REDACTED] unter der verantwortlichen Führung des Schiffers von TMS "Rö [REDACTED]" (Beklagter zu 2) zu Berg fuhr. Gegen 7.30 Uhr begegnete

- 3 -

der Schleppzug im Bereich einer starken Rechtskrümmung des Stromes dem zu Tal kommenden MS "Di[REDACTED]". Der Talfahrer passierte den Schleppzug zunächst an dessen Backbordseite, fuhr dann zwischen SK "Harp[REDACTED] 92" und SK "Harp[REDACTED] 91" über die Stränge auf dessen Steuerbordseite, stieß dort mit dem Vorderstevan gegen das Backbordvorschiff des - den Schleppzug an dieser Seite überholenden - MS "Re[REDACTED]" (1.158 t; 500 PS), fiel anschließend mit dem Steuerbordhinterschiff gegen das Steuerbordvorschiff des SK "Harp[REDACTED] 91", schlug leck und sank bei km 740,300.

Die Klägerin, auf welche die etwaigen Schadensersatzansprüche der Interessenten des MS "Di[REDACTED]" gegen die Beklagten übergegangen sind, beziffert deren Gesamtschaden auf 463.114,33 DM. Unter Berücksichtigung eines von ihr angenommenen hälftigen Mitverschuldens der Führung des MS "Di[REDACTED]" und unter Verrechnung eines Teilbetrages von 19.167,80 DM des Kollisionsschadens der Beklagten zu 1 hat sie beantragt, die Beklagten als Gesamtschuldner zur Zahlung von 212.389,36 DM nebst Zinsen zu verurteilen, die Beklagte zu 1 außer dinglich haftend mit TMS "Rö[REDACTED]" (eventuell auch/oder mit MS "Harp[REDACTED] 105" und/oder SK "Harp[REDACTED] 92") im Rahmen des § 114 BinSchG auch persönlich haftend.

Die Klägerin wirft dem Beklagten zu 2 in erster Linie vor, er habe MS "Di[REDACTED]" den Kurs für eine Steuerbordbegegnung zu spät gewiesen, außerdem nicht das in § 38 Nr. 4 RheinSchPVO 1954 vorgeschriebene Schallzeichen gegeben. Infolgedessen habe MS "Di[REDACTED]" die Kursweisung



des Beklagten zu 2 nicht befolgen können und seinen Weg zwischen der Backbordseite des Schleppzuges und einem dem rechten Ufer vorgelagerten Grund nehmen müssen. Da aber die beiden letzten Anhänger des Schleppzuges den Grund hart angehalten hätten, sei MS "Di[REDACTED]", um eine Kollision mit ihnen zu vermeiden, gezwungen gewesen, über die Stränge des Schleppzuges auf dessen Steuerbordseite zu fahren, wo es in den Kurs des MS "Re[REDACTED]" geraten sei.

Die Beklagten haben Klagabweisung beantragt. Nach ihrem Vorbringen hat allein die Führung des MS "Di[REDACTED]" den Schiffsunfall schuldhaft verursacht. Ihr sei vorzuwerfen, daß sie die rechtzeitig mit dem Blinklicht erteilte Weisung des Beklagten zu 2, an der Steuerbordseite des Schleppzuges vorbeizufahren, zunächst nicht bemerkt und sie nach dem Erkennen nicht befolgt habe. Notfalls habe sie ihr Fahrzeug vor der Begegnung mit den beiden letzten Anhängen des Schleppzuges ständig machen müssen, keinesfalls aber den Kurs nach Backbord ändern dürfen.

Die Beklagte zu 1 hat TMS "Rö[REDACTED]" in Kenntnis der Klageforderung zu neuen Reisen ausgesandt.

Beide Vorinstanzen sind der Auffassung, daß die Beklagten 1/3 des Unfallschadens der Interessenten des MS "Di[REDACTED]" zu tragen haben. Hiervon ausgehend hat das Berufungsgericht den Klaganspruch - unter Abweisung im übrigen - "bis zu einem Betrage von 135.203,64 DM (1/3 von 463.114,33 DM = 154.371,44 DM abzüglich der von der

Klägerin verrechneten 19.167,80 DM) insoweit dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt, als die Klägerin den Beklagten zu 2 sowie die Beklagte zu 1 als Eignerin des TMS "Har[REDACTED] I" (früher TMS "Rö[REDACTED]") in Anspruch genommen hat". Mit der Revision erstreben die Beklagten die vollständige Abweisung der Klage. Die Klägerin beantragt, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe

Das angefochtene Urteil hält im Ergebnis einer rechtlichen Nachprüfung stand.

1. Das Berufungsgericht verneint einen Verstoß des Beklagten zu 2 gegen § 38 Nr. 3 b RheinSchPVO 1954, ersichtlich auch gegen § 37 Nr. 2 oder Nr. 3 dieser Verordnung, weil - nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme - TMS "Rö[REDACTED]" während der Annäherung des MS "Di[REDACTED]" ununterbrochen das Blinklicht gezeigt habe und sämtliche Fahrzeuge des Schleppzuges nicht mehr als rund 50 m aus dem rechten Ufer gefahren seien. Hingegen bejaht es einen Verstoß des Beklagten zu 2 gegen § 38 Nr. 4 RheinSchPVO 1954. Es meint, der Beklagte zu 2 sei gehalten gewesen, das in dieser Bestimmung zusätzlich vorgesehene Schallzeichen jedenfalls in dem Zeitpunkt zu geben, als der Talfahrer bis auf 200 m herangekommen gewesen sei. Die Pflicht hierzu leitet das Berufungsgericht aus der Feststellung her, der Beklagte zu 2 habe spätestens bei einer Entfernung von 200 m zwischen TMS "Rö[REDACTED]" und MS "Di[REDACTED]"

bemerkt, daß der Talfahrer genau auf den Kopf des TMS "Rö [REDACTED]" zuhalte, der Talfahrer müsse außerdem - nach den Angaben des Beklagten zu 2 im Verklarungsverfahren - schon vorher Kollisionskurs gefahren sein.

Die Revision wendet sich ohne Erfolg gegen die Auffassung des Berufungsgerichts, der Beklagte zu 2 habe gegen § 38 Nr. 4 RheinSchPVO 1954 verstoßen. Nach dieser Vorschrift müssen Bergfahrer zusätzlich bestimmte Schallzeichen geben, wenn zu befürchten ist, daß von den Talfahrern die Kursweisung der Bergfahrer nach § 38 Nr. 2 oder Nr. 3 RheinSchPVO 1954 nicht verstanden worden ist, oder wenn die Gefahr eines Zusammenstoßes besteht. Daß diese Voraussetzungen in einem Fall gegeben sind, in dem, wie hier, ein nahezu voll abgeladener, bei gutem Wasserstand mit etwa 3/4 der Maschinenkraft fahrender Talfahrer auf eine Entfernung von 200 m genau auf den Kopf des ersten Fahrzeugs eines Bergschleppzuges zuhält, kann ernstlich nicht bezweifelt werden. Wenn die Revision hiergegen einwendet, der Beklagte zu 2 habe mit einer Vorbeifahrt des MS "Di [REDACTED]" an der Backbordseite des Schleppzuges überhaupt nicht rechnen müssen, weil der Kurs des Schleppzuges, der in unmittelbarer Nähe des dem rechten Ufer vorgelagerten Grundes verlaufen sei, ein solches Manöver des Talfahrers praktisch nicht erlaubt habe, so bedenkt sie nicht, daß ein Bergfahrer in keinem Falle untätig bleiben darf, sondern die in § 38 Nr. 4 RheinSchPVO 1954 vorgesehenen Schallzeichen geben muß, wenn Talfahrer seine Kursweisung nicht befolgen oder sonst durch ihren Kurs die Begegnung

gefährden. Auch läßt sie außer Betracht, daß MS "Di[REDACTED]" das Blinklicht des TMS "Rö[REDACTED]" nicht erwidert hat (vgl. die Angaben des Beklagten zu 2 im Verklarungsverfahren). Dieser Umstand mußte aber den Beklagten zu 2 ebenfalls befürchten lassen, daß die Führung des MS "Di[REDACTED]" das Blinklicht des TMS "Rö[REDACTED]" nicht bemerkt hatte. Dabei hatte der Beklagte zu 2 mit einer solchen Möglichkeit um so mehr zu rechnen, weil einmal, wie den Ausführungen des Berufungsgerichts zu entnehmen ist, zahlreiche Landlichter den Talfahrer irritieren konnten, und zum anderen die Sicht des Talfahrers auf das Blinklicht des TMS "Rö[REDACTED]" dadurch erschwert oder vorübergehend sogar ausgeschlossen sein konnte, daß dieses Schiff dem Talfahrer beim Durchfahren der starken Rechtskrümmung des Stromes zeitweilig die Backbordseite zeigte, das Blinklicht aber auf der Steuerbordseite angebracht ist.

2. Das Berufungsgericht hat zu der Frage, ob das pflichtwidrige Unterlassen des Beklagten zu 2 für den Schiffszusammenstoß ursächlich war, ausgeführt:

MS "Di[REDACTED]" hätte bei Abgabe eines Schallzeichens (nach § 38 Nr. 4 RheinSchPVO 1954) auf eine Entfernung von rund 200 m durch TMS "Rö[REDACTED]" den Kurs - gegebenenfalls unter gleichzeitiger nachhaltiger Herabsetzung seiner Geschwindigkeit - noch ändern und der Weisung, an der Steuerbordseite des Schleppzuges vorbeizufahren, Folge leisten können. Dies gelte selbst dann, wenn der Talfahrer 200 m oberhalb des TMS "Rö[REDACTED]" bereits mit leichtem Steuerbordkurs gefahren sei. Auch folge aus

dem Umstand, daß MS "Di[REDACTED]", nachdem seine Führung auf eine Entfernung von 200 - 300 m das Blinklicht des TMS "Rö[REDACTED]" bemerkt habe, unter Abgabe des Schallzeichens 1 x kurz eine Backbordbegegnung mit dem Schleppzug habe erzwingen wollen, nicht, daß der Talfahrer ein akustisches Kurszeichen des TMS "Rö[REDACTED]" mißachtet hätte. Jedenfalls hätten die Beklagten nicht den ihnen obliegenden Beweis erbracht, daß der Verstoß des Beklagten zu 2 gegen § 38 Nr. 4 RheinSchPVO 1954 nicht für die hier streitige Havarie habe ursächlich werden können.

Diese Ausführungen erscheinen zunächst insoweit rechtlich nicht unbedenklich, als das Berufungsgericht abweichend von der Vorschrift des § 734 HGB eine Umkehrung der Beweislast angenommen hat (vgl. BGH VersR 1971, 437, 438). Auch hat das Berufungsgericht bei der Prüfung der Frage, ob die Führung des MS "Di[REDACTED]" ein auf rund 200 m abgegebenes Schallzeichen des TMS "Rö[REDACTED]" befolgt hätte, nicht das Vorbringen der Klägerin in Betracht gezogen, der Talfahrer habe, als das Blinklicht des TMS "Rö[REDACTED]" auf eine Entfernung von 200 - 300 m sichtbar geworden sei, wegen der verhältnismäßig geringen Entfernung und wegen des bereits eingeschlagenen Steuerbordkurses nicht mehr nach Backbord ausweichen können. Einer abschließenden Erörterung dieser Punkte bedarf es jedoch nicht, weil dem Berufungsgericht jedenfalls im Ergebnis dahin beizutreten ist, daß das pflichtwidrige Unterlassen des Beklagten zu 2 für den Zusammenstoß adäquat kausal war. Das ergibt sich aus der Erwägung, daß dem Beklagten zu 2 die Pflicht oblag, Schallzeichen

nach § 38 Nr. 4 RheinSchPVO 1954 nicht erst auf 200 m sondern wesentlich früher zu geben, nachdem das von ihm frühzeitig gezeigte Blinklicht von dem - möglicherweise vorübergehend in der Sicht behinderten - Talfahrer nicht erwidert worden war. In einem derartigen Falle hätte aber die an sich aufmerksame Führung des MS "Di[REDACTED]" ohne weiteres den Weg für eine Steuerbordbegegnung nehmen können und erfahrungsgemäß auch genommen, zumal sie bereits auf eine größere Entfernung erkannt hatte, daß das den Schleppzug an seiner Steuerbordseite überholende MS "Re[REDACTED]" der Talfahrt den Weg für eine Steuerbordbegegnung wies und das Revier in der linken Hälfte des Stromes frei war.

3. Ohne Erfolg wendet sich schließlich die Revision gegen die vom Berufungsgericht vorgenommene Schuldverteilung. Wenn das Berufungsgericht bei der Bemessung der Schwere des Verschuldens der Führung von MS "Di[REDACTED]" im wesentlichen auf die Mißachtung der Kursweisung des TMS "Rö[REDACTED]" abgestellt hat, so ist das aus Rechtsgründen nicht zu beanstanden. Daß es hierbei das sonstige Verhalten der Führung des MS "Di[REDACTED]" nicht im Auge gehabt haben soll, vermag der Senat dem angefochtenen Urteil nicht zu entnehmen. Auch kann der Revision nicht beigegeben werden, wenn sie meint, die pflichtwidrige Unterlassung des Beklagten zu 2 trete gegenüber dem nautischen Fehlverhalten der Führung des Talfahrers völlig in den Hintergrund. Diese Auffassung erkennt, daß den Beklagten zu 2, der keine Schallzeichen gegeben hat, obwohl er sah, daß der Talfahrer das Blinklicht des

TMS "Rö[REDACTED]" nicht erwiderte und Kollisionskurs fuhr, ein nicht unerhebliches Verschulden trifft, zumal er, wie dargelegt, auch mit der Möglichkeit einer zeitweiligen Sichtbehinderung des Talfahrers rechnen mußte.

Fleck

Rietschel

Dr. Schulze

Dr. Bauer

Dr. Kellermann