

114

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 118/64

URTEIL

Verkündet am

21. April 1966
Schorm,
Justizangestellter
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

1. N-AG, Rheinschiffahrt, Spedition in B,
2. Kapitän Marcel Ma vom MS "Kl",
zu laden unter der Anschrift der Beklagten zu 1,

Beklagte, Revisionskläger und
Anschlußrevisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. -

gegen

1. Ne Transport- und Schiffahrts-AG in B,
2. L Un, Recovery Departement in Lo,

Kläger, Revisionsbeklagte und
Anschlußrevisionskläger,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt - .

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 21. April 1966 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Dr. Fischer und der Bundesrichter Dr. Nörr, Dr. Bukow, Dr. Schulze und Stimpel für Recht erkannt:

Unter Zurückweisung der Revision der Beklagten wird auf die Anschlußrevision der Kläger das Urteil des Rheinschiffahrtsobergerichts Karlsruhe vom 24. März 1964 im Kostenpunkt und insoweit aufgehoben, als die Klage in Höhe von 1/3 abgewiesen worden ist

Im Umfang der Aufhebung wird die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung an das Berufungsgericht zurückverwiesen.

Die Kosten des Berufungsverfahrens werden zu 2/3, die des Revisionsverfahrens zur Hälfte den Beklagten als Gesamtschuldnern auferlegt. Die Entscheidung über die restlichen Kosten des Berufungs- und Revisionsverfahrens wird dem Berufungsgericht übertragen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Am 10. März 1958 war das der Erstklägerin gehörende, auf 2,15 m abgeladene MS "E [REDACTED]" (420 PS, 490 t Ladung) auf Bergfahrt von St [REDACTED] nach B [REDACTED]. Die Klägerin zu 2 war Ladungsbeteiligte. Um Rhkm [REDACTED] überholte das MS

"KL [REDACTED]" (460 PS, 391 t Ladung, Tiefgang 1,60 m) der Erstbeklagten unter Führung des Zweitbeklagten das MS "E [REDACTED]", dem es schon einige Zeit gefolgt war. Während des Überholens geriet MS "E [REDACTED]" auf eine Kribbe badisch und erlitt hierbei neben Schäden an der Ladung Bodenschäden in Raum I und II backbordseits.

Die Kläger behaupten: MS "E [REDACTED]" habe genügend Abstand von den badischen Kribben gehalten. Es sei jedoch von MS "KL [REDACTED]" in einem zu geringen seitlichen Abstand überholt worden; "KL [REDACTED]" habe durch den von ihm hervorgerufenen Sog das Hinterschiff von "E [REDACTED]" nach Steuerbord mitgenommen; dadurch sei das Vorschiff nach Backbord ausgeschert und auf der bei km [REDACTED], [REDACTED] befindlichen Kribbe gerakt, obwohl "E [REDACTED]" Steuerbordruder gegeben und seine Geschwindigkeit vermindert habe. Durch die Leckage seien auch Ladungsschäden entstanden. Die Kläger haben den Gesamtschaden auf 74.109,37 sfr beziffert und mit der Klage geltend gemacht.

Die Beklagten behaupten, MS "E [REDACTED]" habe den badischen Grund zu scharf angehalten und seine Geschwindigkeit nicht vermindert; dadurch sei es auf die Kribbe geraten, ohne daß von MS "KL [REDACTED]" auf "E [REDACTED]" eingewirkt worden sei; denn "E [REDACTED]" habe bereits gerakt, bevor "KL [REDACTED]" auf die Höhe des Achterschiffes von "E [REDACTED]" gekommen sei. Der beim Überholen eingehaltene Seitenabstand sei ausreichend gewesen. Auch habe "KL [REDACTED]" wegen des entgegenkommenden MS "G [REDACTED]" nicht weiter nach Steuerbord fahren können.

Das Rheinschiffahrtsgericht hat die Klage in vollem Umfang, das Rheinschiffahrtsobergericht hat sie zu 2/3 dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt und im übrigen



abgewiesen. Mit der Revision verfolgen die Beklagten ihren Klagabweisungsantrag weiter, soweit das Berufungsgericht die mit der Klage geltend gemachten Ansprüche zu mehr als 1/3 dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt hat. Die Kläger erstreben mit der Anschlußrevision die Wiederherstellung des erstrichterlichen Urteils. Beide Parteien bitten um Zurückweisung der gegnerischen Revision.

Entscheidungsgründe:

I. Das Berufungsgericht hat ausgeführt: MS "KL [REDACTED]" habe MS "E [REDACTED]" bei km [REDACTED] überholt. Das Fahrwasser habe für das Überholen unzweifelhaft hinreichenden Raum gewährt (§ 37 Nr. 1 RhSchPVO); denn zwischen der Steuerbordseite des vorausfahrenden MS "E [REDACTED]" und der Steuerbordseite des entgegenkommenden Talfahrers "G [REDACTED]" habe für die Vorbeifahrt von "KL [REDACTED]" ein Zwischenraum von 60 bis 70 m zur Verfügung gestanden. Während des Überholens sei "E [REDACTED]" nach Backbord ausgeschert, und zwar in einem Zeitpunkt, als das Vorschiff von "KL [REDACTED]" mindestens die Höhe des Steuerstuhls von "E [REDACTED]" erreicht gehabt habe. Der von "KL [REDACTED]" ausgehende Sog habe bewirkt, daß "E [REDACTED]" nach Backbord abgegangen sei. Dagegen spreche nicht die Lage der Bodenbeschädigungen von "E [REDACTED]", die allerdings erkennen ließen, daß das Vorschiff von "E [REDACTED]" bei der Grundberührung nach Steuerbord gerichtet gewesen sei; das sei dadurch zu erklären, daß "E [REDACTED]" beim Aufschlagen auf die Kribbe wieder nach Steuerbord abgewiesen worden sei. Die starke Einwirkung des Sogs von "KL [REDACTED]" auf "E [REDACTED]" habe darin ihren Grund gehabt, daß "KL [REDACTED]" in einem Seitenabstand von höchstens 10 m überholt habe. Die Führung von "KL [REDACTED]" habe nautisch grob fahrlässig gehandelt, indem sie das nahe an den badi-schen Kribben fahrende MS "E [REDACTED]" mit einem derartig geringen Seitenabstand überholt habe.

Das Berufungsgericht sieht kein Mitverschulden der Führung von "E[REDACTED]" darin, daß sie dicht an den badischen Kribben gefahren sei, da dieser Kurs als solcher nicht zu beanstanden sei. Dagegen hätte sie den von "Kl[REDACTED]" auch bei einem Seitenabstand bis zu 30 m ausgehenden Sog berücksichtigen und daher die Geschwindigkeit herabsetzen müssen; das sei nicht geschehen. Da die Grundberührung von "E[REDACTED]" nur oberflächlich und geringfügig gewesen sei, so sei es nicht auszuschließen, vielmehr wahrscheinlich, daß bei geringerer Geschwindigkeit und damit auch geringerer Eintauchtiefe das MS "E[REDACTED]" überhaupt nicht gerakt hätte. Auch im Hinblick auf den nur geringfügigen Geschwindigkeitsunterschied der beiden Schiffe von 1 km/h hätte die Führung von "E[REDACTED]" die Geschwindigkeit herabsetzen müssen, um den Überholvorgang abzukürzen.

Das Maß des mitwirkenden Verschuldens an dem Unfall seitens der Führung von "E[REDACTED]" sei auf 1/3 zu schätzen.

II. Revision der Beklagten

Die Revision der Beklagten streitet nicht ein Verschulden der Schiffsführung von "Kl[REDACTED]" ab. Sie meint aber, das ursächliche Verschulden von "E[REDACTED]" überwiege bei weitem. "E[REDACTED]" habe weder sich so nahe an die badischen Kribben halten noch seine Geschwindigkeit beibehalten dürfen. Beides sei nautisch fehlerhaft gewesen und stelle ein grobes Verschulden dar; denn auch bei einem Seitenabstand von 30 m sei "E[REDACTED]" nach dem Sachverständigengutachten dem Sog von "Kl[REDACTED]" ausgesetzt gewesen. Mit Rücksicht auf den entgegenkommenden Talfahrer "G[REDACTED]" habe die Führung von "E[REDACTED]" einen geringeren Abstand als 30 m unbedingt in Betracht ziehen müssen.

Mit dem letzteren Argument kann die Revision nicht gehört werden. Hätte "Kl. [REDACTED]" mit Rücksicht auf den Talfahrer nur in einem geringeren Seitenabstand als von 30 m überholen können - nach der Feststellung im angefochtenen Urteil war das nicht der Fall - , so hätte nach den besonderen Umständen des Falles "Kl. [REDACTED]" überhaupt nicht überholen dürfen, da ein solches Überholen "E. [REDACTED]" gefährdet hätte (§§ 37 Nr. 1, 42 Nr. 1 RhSchFVO).

Selbst wenn hier zugunsten der Revision der Beklagten unterstellt wird, "E. [REDACTED]" sei zu nahe an den Kribben gefahren und habe seine Geschwindigkeit nicht vermindert, hat die Führung von "Kl. [REDACTED]" den Unfall in erheblich überwiegendem Maße schuldhaft herbeigeführt. Durch das Überholen in einem Abstand von nur 10 m hat die Führung von "Kl. [REDACTED]" nicht nur die ihr nach § 37 Nr. 4 obliegende Rücksichtnahme auf "E. [REDACTED]" verletzt, da sie die starke Sogwirkung in Rechnung stellen mußte; sie hat vor allem dem MS "E. [REDACTED]" den Weg abgeschnitten, da "E. [REDACTED]" seinen Kurs entsprechend der Stromkrümmung hätte nehmen müssen, daran aber durch das in nur 10 m Abstand fahrende MS "Kl. [REDACTED]" gehindert worden ist. Darin liegt ein grober Verstoß gegen das Verbot der Kursänderung, wie dies der Senat in seinem Urteil vom 9. Januar 1964 - II ZR 121/62 - (VersR 1964, 184, 186) näher ausgeführt hat. Allein die Tatsache des Rakens von "E. [REDACTED]" auf der Kribbe bei einem Seitenabstand von nur 10 m von "Kl. [REDACTED]" zwingt zu dem Schluß, daß die Führung von "Kl. [REDACTED]" dem MS "E. [REDACTED]" keinen geeigneten Weg freigelassen und damit den Unfall grob verschuldet hat. Demgegenüber treten die unterstellten nautischen Fehler der Führung von "E. [REDACTED]" erheblich zurück.

Hiernach war die Revision der Beklagten als unbegründet zurückzuweisen.

III. Anschlußrevision der Kläger

Die Anschlußrevision rügt, die Feststellung im angefochtenen Urteil, "E [REDACTED]" habe die Fahrt nicht vermindert, beruhe auf einer Verletzung des § 286 ZPO. Die Rüge ist begründet. Das Berufungsgericht stützt seine Feststellung allein auf die Aussage des Lotsen Sch [REDACTED] von "E [REDACTED]". Dieser hat bekundet:

"MS "Kl [REDACTED]" war bei km [REDACTED],3 - 4 bei uns zum Überholen aufgelaufen Ich habe, als ich die Überholabsicht von MS "Kl [REDACTED]" erkannte, nicht gestoppt, weil infolge des Grundes dort eine Enge vorhanden ist ..."

Es ist schon nicht unbedenklich, wenn das Berufungsgericht, ohne den Zeugen zu vernehmen, unter "nicht gestoppt" dasselbe versteht wie "die Umdrehungszahl der Maschine nicht herabgesetzt". Vor allem aber bezieht sich diese Aussage des Zeugen auf den Standort des MS "E [REDACTED]" bei km [REDACTED],3 - 4. "Kl [REDACTED]" hat aber, wie offensichtlich auch das Berufungsgericht in Übereinstimmung mit dem Rheinschiffahrtsgericht und dem Sachverständigen (Nachtragsgutachten Bl. 16 I. Phase) annimmt, erst bei km [REDACTED],1 zum Überholen angesetzt. Daß "E [REDACTED]" unmittelbar nach diesem Zeitpunkt seine Fahrt vermindert habe - die Fahrtverminderung behauptet auch der Schiffsführer H [REDACTED] - , hat der Zeuge Sch [REDACTED] bei seiner polizeilichen Vernehmung am 31. März 1958 ausdrücklich bekundet. Bei seiner richterlichen Vernehmung hat er darüber nichts gesagt; er ist offenbar danach nicht gefragt worden. Eine etwaige Pflicht zur Fahrtverminderung könnte erst in dem Zeitpunkt entstanden sein, als "Kl [REDACTED]" zur Überholung ansetzte.

Hiernach war das Berufungsurteil im Umfang der Anfechtung durch die Anschlußrevision aufzuheben und die

Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung an das Berufungsgericht zurückzuverweisen. Dabei mag auf folgendes hingewiesen werden:

Falls das Berufungsgericht zu der Ansicht kommt, die Beklagten hätten bewiesen, daß "E [REDACTED]" beim Beginn des Überholvorganges (km [REDACTED], 1) seine Geschwindigkeit nicht herabgesetzt habe, so taucht die Frage auf, ob seine Schiffsführung hierzu verpflichtet war. Eine Pflicht gegenüber MS "KL [REDACTED]" und MS "G [REDACTED]" ergab sich dabei nicht aus § 44 Nr. 2 RhSchPVO, da eine Gefährdung von MS "G [REDACTED]" nach der Sachlage ausschied und auch eine Gefährdung von MS "KL [REDACTED]" nicht in Frage kam, wenn dieses Schiff, wovon die Führung von "E [REDACTED]" zunächst ausgehen konnte, in ordnungsgemäßem Abstand überholte. Wenn § 44 Nr. 2 RhSchPVO die Pflicht zur Geschwindigkeitsverminderung u.a. von einer sonst eintretenden Gefährdung abhängig macht, so mag diese Vorschrift auch dann anwendbar sein, wenn der Selbstfahrer, der überholt wird, bei Beibehaltung seiner Geschwindigkeit sich selbst gefährden würde. Doch braucht diese Frage nicht entschieden zu werden, da jedenfalls die allgemeine Sorgfaltspflicht in eigenen Angelegenheiten (vgl. § 276 BGB) es gebietet, die Fahrt zu verringern, wenn hierdurch eine Gefahr vermieden oder verringert werden kann. Eine solche Verletzung der Sorgfaltspflicht durch die Führung von "E [REDACTED]" kommt aber hier nur in Frage, wenn die Führung voraussehen konnte, daß "KL [REDACTED]" entgegen allen nautischen Grundsätzen in unsachgemäßer Weise überholen würde, und wenn sie ohne Gefährdung ihrer Steuerfähigkeit die Geschwindigkeit so weit herabsetzen konnte, daß "E [REDACTED]" trotz des von "KL [REDACTED]" ausgehenden Sogs auf der Kribbe nicht gerakt hätte. Nach dem Sachverständigengutachten (Bl. 9) hatte "E [REDACTED]" während des eigentlichen Überholvorgangs eine Geschwindigkeit von nur 3,2 km/h über Grund. Es fragt sich also, wie weit diese Geschwindigkeit herabgesetzt wer-

den konnte, ohne die Steuerfähigkeit von "E [REDACTED]" bei den gegebenen Tiefen- und Strömungsverhältnissen zu gefährden. Zu prüfen wäre, ob die Geschwindigkeit bei Erkennbarkeit der Gefahr noch rechtzeitig wirksam herabgesetzt werden konnte. Weiter wäre zu überlegen, ob die wirksame Herabsetzung der Geschwindigkeit nicht die Gefahr eines Zusammenstoßes mit dem in nahem Abstand überholenden MS "KL [REDACTED]" herbeigeführt hätte. Dazu hat die Anschlußrevisi-
on geltend gemacht, die Sogwirkung nehme mit zunehmendem Geschwindigkeitsunterschied zwischen überholendem und zu überholendem Schiff zu und nicht ab. Wenn dies richtig ist, wären die Folgen des noch stärkeren Ausscherens zu erörtern. Da es sich hierbei um schwierige nautische Fragen handelt, wird die Ergänzung des Gutachtens nicht zu umgehen sein. Aber auch wenn die theoretische Prüfung zu dem Ergebnis führen sollte, daß durch Geschwindigkeitsverminderung die Gefahr einer Beschädigung vermieden oder wenigstens wesentlich verringert worden wäre, ist damit die Frage des Verschuldens im Sinne des § 92 BSchG in Verbindung mit §§ 736, 738 HGB und des § 254 BGB noch nicht geklärt. Hier wird es darauf ankommen, welche Maßnahmen ein ordentlicher Schiffer (§ 7 BSchG) in einer solchen Gefahrensituation ergreift. Zu dieser Frage sollte ein rheinschiff-fahrtkundiger Praktiker gehört werden.

Bei der Schuldabwägung ist zu berücksichtigen, daß die Gefahrensituation durch das rücksichtslose Überholmanöver von "KL [REDACTED]" geschaffen worden ist und der Führung von "E [REDACTED]" nicht allzuviel Zeit zum Überlegen blieb.

IV. Hiernach war zu erkennen, wie geschehen.

Die Kostenentscheidung stützt sich auf §§ 91, 97 ZPO.

Dr. Fischer

Dr. Nörr

Dr. Bukow

Dr. Schulze

Stempel