

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 119/67

URTEIL

Verkündet am

2. Dezember 1968

Silvery,

Justizangestellter

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der Reederei "B[REDACTED] Gesellschaft mit beschränkter
Haftung mit Sitz in W[REDACTED], K[REDACTED] Straße [REDACTED],
vertreten durch ihre Geschäftsführer, daselbst,

Klägerin, Revisionsbeklagten
und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

1. die S[REDACTED] Reederei Aktiengesellschaft mit Sitz
in B[REDACTED],

2. den Kapitän F. L[REDACTED] von MTS "Viola",
erreichbar bei der Beklagten zu 1,

Beklagten, Revisionskläger
und Revisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigte: Rechtsanwälte Dr. [REDACTED]
und Dr. [REDACTED] -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 2. Dezember 1968 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Dr. Kuhn und der Bundesrichter Dr. Nörr, Liesecke, Dr. Schulze und Fleck für Recht erkannt:

Die Revisionen der Klägerin und der Beklagten gegen das Urteil des Rheinschiffahrtsobergerichts in Köln vom 13. Januar 1967 werden zurückgewiesen.

Die Kosten der Revisionen werden gegeneinander aufgehoben.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Das der Beklagten zu 1 gehörende, vom Beklagten zu 2 geführte MTS "Viola" (1216 t, 80 m lang, 900 PS) befand sich am 12. Juni 1964 gegen 13.30 Uhr mit dem mitdrehenden MTS "Arbedo" und dem kleinen MTS "Cisalпина 4" im Anhang auf der Bergfahrt durchs Gebirge. In der Höhe von Niederheimbach (Rhkm 539,5) wollte dieser "Schweizer"-Schleppzug den vorausfahrenden, aus dem Boot "Braunkohle I" (1000 PS) und dem Kahn "Braunkohle 19" (1794 t, 86 m lang) bestehenden Schleppzug der Klägerin an dessen Steuerbordseite erneut überholen, nachdem bereits ein früherer Überholversuch nicht gelungen war. Als "Viola" etwa in Höhe von "Braunkohle 19" war, scherte dieser Kahn bei km 538,5 nach Backbord aus und kollidierte bei der Backbordbegegnung mit zwei Anhangkähnen eines zu Tal fahrenden "Rheinstahl"-Schleppzuges. Dieser bestand aus dem Boot "Rheinstahl III",

den beiden Kühnen "Fendel 9" (bb) und "Rheinstahl 34" (stb) auf erster und den Kühnen "SDC-B1. 3" (bb) und "Vulcaan 107" (stb) auf zweiter Länge. Außer an den beiden Backbordanhängen des "Rheinstahl"-Schleppzuges entstand auch auf "Rheinstahl 34" Schaden. Die Schäden des "Rheinstahl"-Schleppzuges hat die Klägerin abgefunden und sich die zugrunde liegenden Ansprüche abtreten lassen. Diese Ansprüche macht die Klägerin neben ihrem Schaden, der an "Braunkohle 19" entstanden ist, geltend. Den mit 50.004 DM bezifferten Gesamtschaden verlangt die Klägerin mit der Klage ersetzt.

Das Rheinschiffahrtsgericht hat die Klage zur Hälfte dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt und in Höhe der weiteren Hälfte abgewiesen. Die Berufungen beider Parteien sind erfolglos geblieben.

Mit der Revision will die Klägerin ihrer Klage zum vollen Erfolg verhelfen; die Beklagten erstreben mit ihrer Revision die Abweisung der Klage im vollen Umfang. Beide Parteien beantragen, die gegnerische Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

I. Das Berufungsgericht hat festgestellt:

Bereits in der Höhe der Wirbelley (km 542,95) sei der "Braunkohle"-Schleppzug von dem zügig zu Berg fahrenden "Schweizer"-Schleppzug eingeholt worden. Wegen des dort bestehenden Überholverbots habe "Viola" die Fahrt vermindert. Am Ende des Überholverbots – etwa bei km 541,8 – habe "Viola"



die blaue Überholflagge gezeigt und sei im rechtsrheinischen Fahrwasser dem SK "Braunkohle 19" draufgefahren, aber nicht weiter hoch gekommen. Der "Schweizer"-Schleppzug habe dann in das linksrheinische Fahrwasser gewechselt, ohne hinter "Braunkohle 19" zurückzubleiben. "Viola" und "Braunkohle 19" seien dann mindestens 2 km lang etwa auf gleicher Höhe geblieben, wobei auf "Viola" erneut die Überholflagge gesetzt worden sei. Als ein kleines "Damco"-Motorschiff und ein französisches Motorschiff den "Braunkohle"-Schleppzug auf dessen Backbordseite überholten, habe das Boot "Braunkohle I", das schon etwa die Fahrwassermitte angehalten habe, die Fahrt vermindert, um diese Überholmanöver zu unterstützen. Da der Beklagte angenommen habe, man wolle auch seinen inzwischen etwas zurückgefallenen Schleppzug jetzt vorbei lassen, habe er die Fahrt erhöht und erneut versucht, zu überholen. Nach dem Passieren der beiden Motorschiffe habe aber auch der "Braunkohle"-Schleppzug seine Geschwindigkeit sofort wieder erhöht, da seine Führung keine Veranlassung gesehen habe, den nicht als schneller eingeschätzten "Schweizer"-Schleppzug überholen zu lassen. "Viola" sei daher nur so weit aufgekommen, daß sie mit "Braunkohle 19" wieder auf gleicher Höhe gefahren sei. Den sich nunmehr nähernden schweren "Rheinstahl"-Talzug habe der Schleppzugführer von "Braunkohle I" an Backbordseite vorbeifahren lassen wollen. Um das Fahrwasser für den Talzug freizumachen, habe er daher in Höhe von Niederheimbach (km 539,5) den für die Bergfahrt üblichen, jedoch nicht notwendigen Übergang in das linksrheinische Fahrwasser gemacht. Während des Übergangs habe sich der "Schweizer"-Schleppzug nicht hinter dem "Braunkohle"-Schleppzug befunden. Durch den Übergang habe sich der Seitenabstand zwischen "Braunkohle 19" und der am Rand des Fahrwassers laufenden "Viola" auf etwa 15 m verringert, ohne daß "Viola" mit ihrem Vorschiff vor "Braunkohle 19" gekommen sei. Durch Zurufe und Winke habe man auf

"Braunkohle 19" dem Beklagten zu verstehen gegeben, er solle mit seinem Schleppzug zurückbleiben, worauf der Beklagte auch seine Geschwindigkeit herabgesetzt habe. Auf "Arbedo" sei die Fahrt bereits herabgesetzt worden, als der "Braunkohle"-Schleppzug den Übergang machte, weil der Kapitän dieses Schiffes daraus entnommen habe, daß das Überholmanöver nicht weiter habe fortgesetzt werden können. Infolge des von "Viola" auf das Achterschiff von "Braunkohle 19" ausgeübten Sogs sei dieser Kahn bei km 538,5 nach Backbord ausgeschert, obwohl sein Ruder sofort nach Steuerbord ausgelegt worden sei. Als das entgegenkommende Boot "Rheinstahl III" den Hauer bemerkt habe, habe es Achtungssignal gegeben und versucht, seine Anhänge in das rechtsrheinische Fahrwasser abzuweichen. Obwohl "Braunkohle I" durch Fahrtherabsatzung versucht habe, dem Ausscheren von "Braunkohle 19" zu begegnen, sei dieser Kahn mit den beiden Backbordanhängen erster und zweiter Lage des "Rheinstahl"-Schleppzuges kollidiert. Ohne diese Anfahrung hätte der "Rheinstahl"-Schleppzug den SK "Braunkohle 19" mit einem Seitenabstand von etwa 25 m passiert.

II. Das Berufungsgericht sieht einen Verstoß des Beklagten gegen die Vorschrift des § 37 Nr. 1 RhSchPVO sowohl darin, daß er nach seinem ersten (rechtsrheinischen) Überholversuch sein Überholmanöver nicht abgebrochen habe, als insbesondere darin, daß er auch nach dem zweiten (linksrheinischen) Überholversuch, während der "Braunkohle"-Schleppzug seine Fahrt verminderte und anschließend mit verstärkter Fahrt den Übergang machte, sein Überholen nicht so rechtzeitig abgebrochen habe, daß die Sogwirkung von "Viola" auf "Braunkohle 19" ausgeschlossen gewesen wäre. Die Voraussetzung für ein zulässiges Überholen, daß unzweifelhaft hinreichender Raum für die ganze Dauer des Überholens vorhanden

sein müsse, sei nicht gegeben gewesen. Die Fortsetzung des rechtsrheinisch nicht gelungenen Überholversuchs habe dazu geführt, daß der "Schweizer"-Schleppzug entgegen dem Verbot des § 107 RhSchPVO zunächst 2 km lang mehr oder weniger auf gleicher Höhe mit dem "Braunkohle"-Schleppzug gefahren sei, wodurch er die erste Ursache für den späteren Unfall gesetzt habe. Durch seine Fahrweise habe der Beklagte zugleich den "Braunkohle"-Schleppzug daran gehindert, den für seine Abladetiefe gebotenen Weg einzuschlagen und hierzu den üblichen Übergang zu benutzen. Darin liege ein Verstoß gegen § 37 Nr. 2 RhSchPVO.

Die Angriffe der Revision der Beklagten gegen die Ausführungen des Berufungsgerichts haben keinen Erfolg. Entscheidend ist, daß der Beklagte mindestens 2 km lang auf gleicher Höhe mit dem "Braunkohle"-Schleppzug fuhr, wobei er erneut die Überholflagge gesetzt hatte, und daß er seinen linksrheinischen Überholversuch nicht rechtzeitig abgebrochen hat. Darin hat das Berufungsgericht mit Recht einen Verstoß gegen §§ 107, 37 Nr. 1 RhSchPVO gesehen, der zum Ausscheren von "Braunkohle 19" und damit zu den Kollisionen geführt hat. Das verbotene Fahren der beiden Schleppzüge auf gleicher Höhe wird entgegen der Meinung der Revision nicht dadurch in Frage gestellt, daß der Schleppzug der Beklagten vor der Fahrtverminderung des "Braunkohle"-Schleppzuges etwas zurückgefallen war. Das absolute Verbot des § 107 RhSchPVO will auf der Gebirgsstrecke gerade auch das gefährliche Parallelfahren zweier Schleppzüge ausschließen, bei dem der eine nicht genügend schneller fahren kann als der andere. Dabei kann es keine Rolle spielen, ob je nach den Strom- und Verkehrsverhältnissen der eine oder andere einmal geringfügig vorauskommt oder zurückbleibt. Der Beklagte kann sich nicht damit entschuldigen, zu der langen Fahrt auf gleicher Höhe sei es nur deshalb gekommen,

weil der "Braunkohle"-Schleppzug vorschriftswidrig seine Geschwindigkeit nicht vermindert habe. Der Beklagte hat erkannt oder mußte erkennen, daß ihn der "Braunkohle"-Schleppzug nicht vorbeilassen wollte, da dieser nach der Verminderung seiner Geschwindigkeit, die wegen des Überholens der beiden Motorschiffe und wegen des zu erwartenden Talverkehrs nach den örtlichen Umständen geboten war (§ 44 Nr. 2 RhSchPVO), seine Fahrt wieder erhöhte und den Übergang nach linksrheinisch machte. Jedenfalls von diesem Augenblick an konnte der Beklagte nicht mehr die Gewißheit haben, daß sein Überholmanöver ohne Gefahr werde durchgeführt werden können (§ 42 Nr. 1 Satz 1 RhSchPVO). Er war daher verpflichtet, das Fahren auf gleicher Höhe und damit sein linksrheinisches Überholmanöver sofort abubrechen. Mit Recht hat das Berufungsgericht angenommen, der Beklagte habe damit rechnen müssen, daß der "Braunkohle"-Schleppzug, der seine Fahrt wieder erhöht hatte, an der üblichen Stelle den Übergang machen werde, mag ein solcher auch nicht unbedingt notwendig gewesen sein. Der Beklagte hat aber nicht einmal in dem Zeitpunkt, als der Schiffsführer seines Anhangs "Arbedo" die Unmöglichkeit des Überholens erkannte und daher seine Maschinen nicht mehr weiterdrehen ließ, die Fortsetzung seines Manövers abgebrochen. Nach der schon 2 km langen Fahrt auf gleicher Höhe konnte der Beklagte nicht darauf vertrauen, daß er schließlich doch "vorgelassen" werden sollte.

Die zusätzliche rechtliche Erwägung im angefochtenen Urteil, der Beklagte habe auch gegen das Kursänderungsverbot des § 37 Nr. 2 RhSchPVO verstoßen, bedarf keiner Erörterung, da es darauf nicht ankommt.

III. Dem Schiffsführer von "Braunkohle I" wirft das Berufungsgericht zunächst vor, er habe pflichtwidrig beim ersten (rechtsrheinischen) Überholmanöver des Beklagten seine Fahrt nicht vermindert. Entgegen der Meinung der Revision der Klägerin kommt es dabei nicht darauf an, ob der "Schweizer"-Schleppzug einen für das Überholen genügenden Geschwindigkeitsunterschied hatte. Nachdem dieser Schleppzug den "Braunkohle"-Schleppzug eingeholt hatte und ihm auf dessen Steuerbordseite draufgefahren war, mußte der Führer des "Braunkohle"-Schleppzuges nach § 44 Nr. 1 RhSchPVO seine Geschwindigkeit vermindern. Das hat er nicht getan.

Mit Recht hat das Berufungsgericht ein ursächliches Mitverschulden des Schiffsführers von "Braunkohle I" darin gesehen, daß er es zu einer Parallelfahrt der Schleppzüge habe kommen lassen, selbst wenn diese durch den Beklagten verbotswidrig erzwungen worden sei. Das Verbot der Fahrt auf gleicher Höhe (§ 107 RhSchPVO) gilt für beide Parallelfahrer, gleichgültig, wer von ihnen zunächst voraus war und wer überholen will. Vermindert der den anderen Schleppzug einholende Schleppzug, dessen Vorfahrt zum Überholen nicht ausreicht, seine Fahrt nicht, um die Parallelfahrt zu vermeiden, so hat der andere Schleppzug seine Fahrt herabzusetzen. Daran ändert sich entgegen der Ansicht der Revision der Klägerin nichts, wenn einer von beiden ein unzulässiges Überholmanöver ausführt. Durch die Fahrtverminderung dessen, der unzulässigerweise überholt wird, wird nicht die Übertretung des Verbots durch den anderen unterstützt, wie die Revision der Klägerin meint, sondern der Sicherheit des Verkehrs pflichtgemäß Rechnung getragen.

Die Revision der Klägerin greift die Ansicht des Berufungsgerichts an, für den "Braunkohle"-Schleppzugsführer habe keine unbedingte Notwendigkeit bestanden, den üblichen

Übergang bei Niederheimbach zu machen; der Angriff ist in seinem Ausgangspunkt verfehlt, wenn die Revision meint, das sei die eigentliche Grundlage für den Schuldvorwurf gegen den Schleppzugführer der Klägerin. Der Vorwurf geht vielmehr vor allem dahin, daß der Führer von "Braunkohle I" die Parallelfahrt vornahm und seine Fahrt noch verstärkte, nachdem er von den beiden Motorschiffen überholt worden war. Demgegenüber ist die Frage, ob "Braunkohle I" gezwungen war, den Übergang nach linksrheinisch zu machen, nicht von entscheidender Bedeutung. Das kann zugunsten der Klägerin unterstellt werden, während zugunsten der Beklagten davon ausgegangen werden kann, daß der Übergang nicht notwendig war.

Auch die Ansicht des Berufungsgerichts, der Führer von "Braunkohle I" hätte mindestens rechtzeitig vor seinem Übergang Sperrsignal (§ 42 Nr. 2) geben müssen, um die Situation eindeutig zu klären und den Beklagten zu veranlassen, zurückzubleiben, ist aus Rechtsgründen nicht zu beanstanden. Ein Sperrsignal muß unbedingt beachtet werden, die Berechtigung des Signals ist nicht nachzuprüfen (Kühlitz, Verkehrsrecht auf Binnenwasserstraßen Bd. II, § 42 RhSchFVO Anm. 4). Die Klägerin hat daher nicht mit ihrem Vorbringen gehört werden können, das Signal wäre vom Beklagten nicht beachtet worden. Der Beklagte hat auch nach der Feststellung im angefochtenen Urteil (S. 14) auf die Zurufe und Winke seine Geschwindigkeit herabgesetzt. Allerdings war das zu spät.

IV. Die Abwägung des Berufungsgerichts nach Verursachung und Verschulden und die daraus folgende Schadensverteilung zu gleichen Teilen läßt keinen Rechtsfehler erkennen. Sie entspricht durchaus den schweren Fehlern, die beide Schlepp-

zugführer anlässlich ihrer unsinnigen Fahrweise gemacht haben. Auch für die Schuldabwägung spielt es nach den Umständen des Falles keine Rolle, ob der Übergang von "Braunkohle I" notwendig war oder nicht und ob der Beklagte auch gegen das Kursänderungsverbot des § 37 Nr. 2 RhSchPVO verstoßen hat.

Dr. Kuhn

Dr. Nörr

Liesecke

Dr. Schulze

Fleck