

Nachschlagewerk: ja
Amtliche Sammlung: nein

RheinschPolVO v. 24. Dezember 1954, BGBl II 1411, § 37 Nr. 1,
Nr. 3

- a) Der Überholende hat zu beweisen, daß nicht nur für den Beginn, sondern für die ganze Dauer des Überholmanövers bis zu seiner Beendigung das Fahrwasser "unzweifelhaft hinreichenden Raum für die Vorbeifahrt" (§ 37 Nr. 1) gewährt. Das Überholen ist nicht schon dann beendet, wenn das Heck des überholenden Schiffes den Bug des vorausfahrenden passiert hat, sondern erst dann, wenn von ihm keine Gefahr mehr für das andere Schiff ausgehen kann.
- b) Ebenso wie für das Begegnen (BGH VersR 1962, 320) gilt für das Überholen der Satz, daß unter Kurs i.S. des § 37 Nr. 3 der Weg zu verstehen ist, den die beiden Schiffe zu wählen haben, um für beide (und sonstige Verkehrsteilnehmer) die Vorbeifahrt gefahrlos zu gestalten. Eine verbotene Kursänderung des überholenden Schiffes liegt daher vor, wenn es durch Parallelfahrt mit dem zu überholenden Schiff dieses daran hindert, den für seine Abladetiefe gebotenen Weg einzuschlagen.

BGH Urt. v. 9. Januar 1964 - II ZR 121/62 -

Rheinschiffahrts-
obergericht Köln
Rheinschiffahrts-
gericht St. Goar

Verkündet
am 9. Januar 1964

Schorm, Justizangestellter
als Urkundsbeamter der
Geschäftsstelle

I m N a m e n d e s V o l k e s

In dem Rechtsstreit

der "M", Schiffahrtsgesellschaft mit beschränk-
ter Haftung in H, vertreten durch ihren Ge-
schäftsführer daselbst,

Klägerin und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt -

gegen

1. die B Rheinschiffahrts-Aktiengesellschaft in
B, vertreten durch ihren Vorstand daselbst,

2. den Kapitän A F von MS "A",
wohnhaft in G bei B, H str.,
Zustellungsadresse bei der Beklagten zu 1,

Beklagte und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. -

hat der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die
mündliche Verhandlung vom 9. Januar 1964 unter Mitwirkung
des Senatspräsidenten Dr. Fischer und der Bundesrichter
Dr. Kuhn, Dr. Nörr, Liesecke und Dr. Bukow

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Klägerin wird das Urteil des
3. Zivilsenats des Oberlandesgerichts - Rheinschiff-
fahrtsobergerichts - in Köln vom 17. Mai 1962 aufgeho-
ben. Auf die Berufung der Klägerin wird das Urteil des

- la -

Rheinschiffahrtsgerichts in St. Goar vom 21. Juni 1961 teilweise geändert. Der Klageanspruch ist dem Grunde nach zu 2/3 gerechtfertigt. Im übrigen bleibt die Klage abgewiesen.

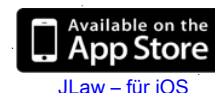
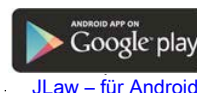
Zur Verhandlung und Entscheidung über den Betrag wird die Sache an das Rheinschiffahrtsgericht in St. Goar zurückverwiesen, dem auch die Entscheidung über die Kosten des Berufungs- und Revisionsverfahrens übertragen wird.

Von Rechts wegen

Hinweis: Auch Teile der Urteilsammlung sind als Datenbank nach §§ 87a ff. UrhG geschützt.



JLaw – Gesetze und Urteile
Kostenlos
Über 200 Gesetze
Über 100.000 Urteile
(mobile App)



Tatbestand:

Am 4. Mai 1957 fuhr das im Eigentum der Klägerin stehende MTS "M" (906 t, beladen mit 790 t Benzin, Länge 67 m, Breite 8,20 m, 500 PS) gegen 14,30 Uhr bei Unkel rechtsrheinisch zu Berg mit dem Fahrtziel Heilbronn. Auf seiner Steuerbordseite wurde es überholt von dem der Beklagten zu 1 gehörenden MS "A" (1246 t, Ladung 862 t Stückgut und Kohle, 900 PS), das sich auf der Fahrt von Rotterdam nach Basel befand. Bei oder vor Beendigung des Überholvorganges rakte "M" und bekam im Vorschiff ein Leck. Zu dieser Zeit setzte MS "A" zur Backbordüberholung von MS "G" (1129 t) an, das zuvor linksrheinisch hochgefahren war, dann in der Gegend des Unkelsteins den Übergang zur rechten Rheinseite hin gemacht hatte und nun seitlich vor den beiden anderen Bergmotoren lag. Wegen der ihr aus der Leckage erwachsenen Schäden im Betrag von 52.146,49 DM hat die Klägerin die Beklagte zu 1 in dinglicher und beschränkt persönlicher Haftung und den Beklagten zu 2 als den verantwortlichen Kapitän des MS "A" in Anspruch genommen.

Sie hat vorgetragen: Schuld an der Grundberührung ihres Schiffes trage allein der Beklagte zu 2. Dieser habe sein Überholmanöver rücksichtslos durchgeführt. Statt zu warten, bis MS "G" den Übergang zur rechten Rheinseite vollends durchgeführt gehabt hatte, und dieses dann auf Steuerbordseite zu überholen, habe er dem MS "G"

" Signal zur Backbordüberholung gegeben, um für sich die Weiterfahrt im ruhigeren rechten Fahrwasser zu erzwingen. Dabei sei er mit voller Geschwindigkeit so kurz vor dem Kopf des mit langsamster Fahrt gehenden MTS "M" vorbeigefahren, daß letzteres durch den Sog von MS "A"

nach Backbord gezogen, jedenfalls dem Vorderschiff von "M" " das Wasser weggesogen worden sei. Nach Steuerbord auszuweichen sei MTS "M" " nicht möglich gewesen, weil es sonst gegen das Achterschiff von MS "A" " geraten wäre. Der Beklagte zu 2 habe somit gegen §§ 37 Nr. 1 und 42 Nr. 1 RhSchFV verstoßen.

Die Beklagten haben zur Stützung ihres Klageabweisungsantrags vorgetragen: MS "A" " habe die Überholung unterhalb des KD-Steigers begonnen und in einem Abstand von mindestens 30 m durchgeführt. Als es mit seinem Achterschiff in Höhe des Vorschiffs von MTS "M" " gewesen sei, habe das im Übergang auf die rechte Rheinseite begriffene MS "G" " auf das Backbordüberholtsignal von MS "A" " hin sein Manöver etwa in Strommitte abgebrochen und seine Fahrtstufe herabgesetzt, um die Überholung zu erleichtern, die dann nahe dem Achterschiff von MS "G" " geschehen sei. Die Grundberührung sei nur deshalb erfolgt, weil währenddessen MTS "M" " ohne erkennbaren Anlaß dicht entlang am rechten Ufer hochgefahren sei. Es sei nicht richtig, daß der Sog von MS "A" " das MTS "M" " nach Backbord versetzt oder ihm das Wasser weggenommen habe, auch habe MS "A" " ihm nicht den Kurs geschnitten. Erfahrungsgemäß könne in der letzten Phase der Überholung der Sog sich nur dahin auswirken, daß das überholte Schiff dem Überholer nachlaufe. Tatsächlich aber sei MTS "M" " in gestreckter Fahrt auf Grund aufgelaufen, und zwar, wie aus der Art und Schwere der Schäden zu entnehmen sei, ohne wesentliche Fahrtverringern.

Das Rheinschiffahrtsgericht hat die Klage abgewiesen. Mit der Berufung hat die Klägerin ihre Klage nur noch in Höhe von 2/3 des ihr entstandenen Schadens aufrecht erhalten.

Ihre Berufung ist erfolglos geblieben.

Mit der Revision verfolgt die Klägerin ihren eingeschränkten Klageantrag weiter. Die Beklagten bitten um Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe:

I. Das Berufungsgericht hat u.a. ausgeführt: Die Auffassung der Klägerin, das Fahrwasser habe bei Berücksichtigung aller Umstände nicht unzweifelhaft hinreichenden Raum für die Vorbeifahrt von "A" an "M" gewährt, treffe nicht zu, da bei Beginn dieser Überholung zwischen den beiden zu Berg fahrenden Schiffen "M" und "G:" die ganze Breite des Fahrwassers gelegen habe. "A" habe etwas unterhalb des Köln-Düsseldorfer-Steigers (km 636,760) zum Überholen angesetzt. Die Klägerin habe auch nicht den ihr obliegenden Nachweis für ein Verschulden des Beklagten zu 2 bei der Durchführung der Überholung erbringen können. "M" habe bei km 636,600 gerakt. In diesem Zeitpunkt habe sich das Heck von "A" etwa auf der Höhe des Vorderstevens von "M" befunden. Während des ganzen Überholvorganges habe "A" einen Seitenabstand von etwa 30 m zu "M" gehalten. Das Raken sei nicht auf einen von "A" ausgehenden Sog zurückzuführen. MS "A" habe auch nicht den Kurs von "M" geschnitten, er habe seinen Kurs nicht nach Backbord verändert. Allerdings treffe die Ansicht des gerichtlichen Sachverständigen zu, "M" habe während des Überholens durch "A" keine Freiheit in der Wahl seines Kurses besessen, also nicht nach Steuerbord zum Strom abgehen können, da sonst die Gefahr einer Kollision mit "A" bestanden hätte. Dieser

Zustand sei aber von der Schiffsführung von "A" nicht schuldhaft verursacht worden. "M" habe in einem Abstand von nur 35 bis 40 m vom rechten Ufer Grundberührung bekommen. Da zwischen km 636,800 - 636,400 die Fahrwassergrenze von 9 m bis zu 66 m in den Strom hinein vorspringe, hätte "M" schon beim Köln-Düsseldorfer Steiger (km 636,760) zum Strom hin abgehen müssen. Der Schiffsführer von "M" habe das Überholen durch Sperrsignal abwenden oder, wenn er es duldete, seinen Kurs rechtzeitig ändern müssen. Beides habe der Schiffsführer von "M" unterlassen, weil er der Meinung gewesen sei, "es klappe noch". Wenn er Bedenken gegen die Beibehaltung eines gestreckten Kurses gehabt hätte, so würde nichts näher gelegen haben, als sich über eine Kursänderung beider Schiffe durch Zuruf zu verständigen, was möglich gewesen wäre. Er habe auch die Wassertiefe nicht durch Schlaggerte tasten lassen und seine Fahrtstufe nicht wesentlich vermindert. Das alles deute darauf hin, daß er die Fahrwasserverhältnisse falsch eingeschätzt habe. Seine Bekundung als Zeuge, er habe trotz der Überholung durch "A" darauf bedacht sein müssen, vom rechten Ufer abzuhalten, sei eine rückschauende Überlegung; seine weitere Einlassung, er sei dabei durch "A" behindert worden, sei durch die Beweisaufnahme widerlegt, da er als Grund der Behinderung einen Seitenabstand der beiden Schiffe von 15 m und später noch weniger angegeben habe, während der tatsächliche Seitenabstand gleichbleibend 30 m betragen habe. Der Kapitän von "M" habe allein klare Vorstellungen über das Verhältnis der Ladetiefe seines Schiffes zur Fahrwassertiefe gehabt, dem Schiffsführer von "A" sei das unbekannt gewesen. Irrig sei auch die Auffassung des Schiffsführers von "M" gewesen, daß das Setzen der blauen Seitenflagge durch MS "G"

während dessen Überfahrt sich nach seiner Meinung an MS "A" gerichtet und, da Talfahrt nicht im Revier gewesen sei, bedeutet habe, "A" solle "G" auf Steuerbordseite überholen; richtigerweise habe aber der Kapitän von "G" die blaue Flagge deshalb gesetzt, um der etwa aus der Stromkrümmung kommenden Talfahrt seinen Übergang anzuzeigen und ihr zugleich für die Begegnung den Weg an seiner Steuerbordseite zu weisen. Zwar sei das Verhalten des Schiffsführers von "A" gegenüber "G" nicht gerade rücksichtsvoll gewesen; es sei aber zumindest im Verhältnis zwischen "A" und "M" nicht unerlaubt gewesen. Die Überholung von "M" sei beendet gewesen, das neue Überholmanöver habe auf die in der Endphase befindliche erste Überholung keinen Einfluß mehr gehabt außer dem nicht vom Kapitän des MS "A" zu vertretenden Umstand, daß sich der Schiffsführer von "M" den Ablauf der zweiten Überholung irrigerweise anders vorgestellt habe. Als MS "A" sich der "G" genähert habe, habe es seinen Kurs nicht nach Backbord verändert, die Überholung habe im Abstand von wenigen Metern vom Heck des weiter im Strom liegenden MS "G" stattgefunden. Nach alledem sei kein Gesichtspunkt ersichtlich, aus dem die objektiv vorhanden gewesene Unfreiheit von "M" in der Wahl ihres Kurses während der Überholung von dem Kapitän von "A" verschuldet sein konnte. Die Schuld liege allein beim Schiffsführer von "M".

II. Das Berufungsurteil weist Rechtsfehler auf und kann daher keinen Bestand haben.

1. Ursächliches Verschulden der Schiffsführung von
"A" (des Beklagten zu 2).

a) Unzulässiges Überholen (§§ 37 Nr. 1, 42 Nr. 1 RhSchPVO).

Das Berufungsgericht hält die Auffassung der Klägerin, das Überholen von "M" durch "A" sei zulässig gewesen, für unzutreffend (S. 7). Es hat dabei verkannt, daß die Vorschrift des § 37 Nr. 1 RhSchPVO nicht nur für den Beginn, sondern auch für die ganze Dauer des Überholvorganges (also für seine Durchführung bis zur völligen Beendigung) gilt. Treten während des Überholens irgendwelche Umstände ein, die es fraglich erscheinen lassen, ob unzweifelhaft hinreichender Raum für die weitere Vorbeifahrt gewährt ist, so muß der Überholende beweisen, daß dieser Raum vorhanden war. Das ergibt klar der Wortlaut und der Sinn der Vorschrift. Sie spricht von dem "Überholen", der "Vorbeifahrt" ganz allgemein, nicht von dem Beginn dieses Manövers. Zweck der Vorschrift ist, gefährliche Überholmanöver möglichst auszuschalten. Deshalb wird die Erlaubnis des Überholens an die Voraussetzung des unzweifelhaft hinreichenden Raumes geknüpft und dem Überholenden überdies die Beweislast hierfür aufgebürdet. Ein bei Beginn ungefährliches Überholmanöver kann im Verlauf des sich oft auf lange Strecken hinziehenden Überholvorganges gefährlich werden, z.B. infolge einer Änderung der Verkehrslage, die nach der Vorschrift zu berücksichtigen ist. Der Zweck der Vorschrift wäre für viele Fälle vereitelt, wenn sie, wie offenbar das Berufungsgericht meint, nur den Beginn des Überholmanövers regeln würde. Das gleiche gilt für die Vorschrift des § 42 Nr. 1 RhSchPVO, wonach sich der Überholende zu vergewissern hat, daß das Überholmanöver ohne Gefahr durchgeführt werden kann, d.h. bis

zu seiner völligen Beendigung ohne Gefahr durchgeführt werden kann. Beendet ist das Manöver nicht schon dann, wenn das Heck des überholenden Schiffes den Bug des Vorausfahrenden passiert hat, sondern erst dann, wenn von dem überholenden Schiff keine Gefahr (z.B. Sogwirkung, gefährliche Kursbehinderung) mehr für das andere Schiff ausgehen kann. Der Überholende muß daher, wenn im Verlauf seines Manövers sich herausstellt, daß unzweifelhaft hinreichender Raum bis zur Beendigung seines Manövers nicht vorhanden ist, das Überholen abbrechen; insoweit trägt er das Risiko des Überholens. Etwas anderes besagt auch nicht die Entscheidung des erkennenden Senats vom 12. Mai 1960 II ZR 203/58 (VersR 1960 S. 594, 595), in der ausdrücklich darauf hingewiesen ist, daß die allgemeine Beweislastregel (wonach der Geschädigte das ursächliche Verschulden des Schädigers zu beweisen hat) erst dann eintritt, wenn feststeht, daß der unzweifelhaft hinreichende Raum für das Überholen gegeben war. Dieser Raum muß dort vorhanden gewesen sein, wo der Überholende gefahren ist; es genügt selbstverständlich nicht, daß er dort vorhanden gewesen ist, wo er nicht gefahren ist, aber hätte fahren können.

Wendet man diese Grundsätze auf den vorliegenden Fall an, so ergibt sich folgendes:

Nach den tatsächlichen Feststellungen des Berufungsgerichts ist "A" zwischen "M" und dem dieser vorausfahrenden, weiter im Strom befindlichen MS "G"

" in einem Zeitpunkt hindurchgefahren, als "A" die "M" noch nicht völlig überholt hatte, das Überholmanöver also noch nicht beendet war. Denn das Berufungsgericht hat im Tatbestand festgestellt, bei oder vor Beendigung des Überholvorganges habe "M" gerakt, zu die-

ser Zeit habe "A" zur Backbordüberholung von "G" angesetzt. In den Gründen (S. 8) hat es weiter festgestellt, "M" habe etwa bei km 636,600 gerakt, in diesem Zeitpunkt habe sich "A" in der Schlußphase des Überholens, nämlich mit seinem Heck etwa auf der Höhe des Vorderstevens von "M" in einem Seitenabstand von etwa 30 m befunden. MS "G" habe, als es seinen Übergang abgebrochen und sich aufgestreckt habe, etwa 100 m vor "M" gelegen (S. 8, 18); dabei habe "G" nach dem Vortrag der Beklagten seine Fahrstufe herabgesetzt (S. 4); bei dem neuen Überholmanöver ("A" und "G") habe sich das erste Überholmanöver ("A" und "M") in der Endphase befunden (S. 17); "A" habe das Heck von "G" im Abstand von wenigen Metern passiert (S. 18). Nach dem Sachverständigengutachten (s. auch BU S. 13 u.) hat das 1246 t große MS "A" eine Länge von etwa 80 m; das ist auch von den Beklagten nicht bestritten worden. Aus dem Zusammenhang dieser Feststellungen ergibt sich der zwingende Schluß, daß MS "A" sein Überholmanöver gegenüber "M" noch nicht beendet hatte, als es zum Überholen von "G"

ansetzte, so daß beide Überholmanöver als einheitliches Ganzes betrachtet werden müssen. Die Meinung des Berufungsgerichts (S. 17), die Überholung von "M" sei in diesem Zeitpunkt beendet gewesen, steht mit seiner gleichzeitig getroffenen Feststellung, die erste Überholung habe sich in der Endphase befunden, in Widerspruch und ist nur mit einer Verkennung des Begriffs der Beendigung des Überholmanövers zu erklären. Es kommt also darauf an, ob "A" nach der Verkehrslage unzweifelhaft hinreichenden Raum für die von seiner Schiffsführung gewählte Vorbeifahrt an "M", d.h. an der Durchfahrt zwischen den Schiffen "M" und "G" hatte. Daß

dies der Fall war, haben die Beklagten zu beweisen. Sie haben den Beweis nicht geführt; es muß sogar das Gegenteil als bewiesen angesehen werden, da MS "A" nur wenige Meter von dem Heck von "G:" vorbeifuhr, während es bei der Vorbeifahrt an "M:" einen Abstand von 30 m hielt und halten mußte, wie das Berufungsgericht richtig ausführt (darüber s. unter b). Daß der Zwischenraum zwischen "M:" und "G:" (jeweils in der Verlängerungslinie gedacht) zur gefahrlosen Vorbeifahrt mindestens an "M:" nicht ausreichte, ergibt sich allein aus der Tatsache, daß "M:" außerhalb des Fahrwassers auf Grund geriet; denn hätte "M:", wie es an sich nautisch geboten gewesen wäre, vom Grund abgehalten, so hätte nach der Feststellung des Berufungsgerichts (s. darüber unter b) die Gefahr der Kollision mit dem Hinterschiff von "A" bestanden.

Ist hiernach zu Lasten der Beklagten davon auszugehen, daß das Fahrwasser bei dem von "A" eingeschlagenen Kurs unzweifelhaft hinreichenden Raum für die Vorbeifahrt an "M:" nicht gewährte, so kann auch an dem Verschulden des Schiffsführers von "A" kein Zweifel bestehen. Denn er mußte das Fahrwasser kennen und damit erkennen, daß er durch die von ihm gewählte Art des Überholens das beladene MS "M:" zwang, außerhalb des Fahrwassers zu fahren (darüber des Näheren s. unter b). Der Beklagte zu 2 hat daher unter Verletzung der §§ 37 Nr. 1, 42 Nr. 1 RhSchFVO die Grundberührung von "M:" schuldhaft verursacht.

b) Kursänderung beim Überholen (§ 37 Nr. 3 RhSchFVO).

Aber auch unabhängig von der Unzulässigkeit des Über-

holens ist dem Beklagten zu 2 der Vorwurf der schuldhaften Verursachung des Unfalls zu machen. Bei dieser Erörterung ist zu unterstellen, daß "G" so weit im Strom lag, daß zwischen der Verlängerungslinie des von "M" gefahrenen Kurses nach vorne und der des Kurses von "G" nach rückwärts unzweifelhaft hinreichender Raum für die Vorbeifahrt an "M" vorhanden war; das zweite Überholmanöver ("A" - "G") hat daher außer acht zu bleiben. Nach § 37 Nr. 3 RhSchPVO dürfen Fahrzeuge beim Überholen ihren Kurs nicht ändern, nachdem dieser nach § 43 RhSchPVO festgelegt ist. Dieses Kursänderungsverbot gilt sowohl für das vorausfahrende Schiff als auch für den Überholenden. Für letzteren bedeutet es, daß er jedenfalls den Kurs des Vorausfahrenden nicht schneiden darf, sondern sich bis zur Beendigung des Überholens in der nach nautischen Grundsätzen gebotenen Mindestentfernung von dem Kurs des zu überholenden Schiffes halten muß. Hiergegen hat der Beklagte zu 2 verstoßen. Die abweichende Ansicht des Berufungsgerichts beruht auf einer Verkennung des Begriffes "Kurs". Der erkennende Senat hat den Begriff "Kurs" i.S. des § 37 Nr. 3 RhSchPVO für das Begegnen wiederholt (VersR 1959, 608, 609; 1962, 320, 321) dahin erläutert, daß unter Kurs der Weg zu verstehen ist, den Berg- und Talfahrer zur gefahrlosen Vorbeifahrt zu wählen haben, nicht aber die Lage und Richtung ihres Schiffes im Augenblick der Zeichengebung. Nichts anderes gilt für das Überholen. Auch hier kommt es nicht auf die Lage und Richtung des zu überholenden Schiffes im Zeitpunkt des Beginns des Überholmanövers und während der ganzen Dauer seiner Durchführung an, sondern auf den von ihm nach nautischen Grundsätzen einzuschlagenden Weg; der Überholende muß sich für seine eigene Kursführung die Frage vorlegen, welchen Weg das zu überholende Schiff nach nautischen Grundsätzen einzuschlagen und welchen

Sicherheitsabstand er von dem anderen Schiff zu halten hat; ist er über den Weg des anderen Schiffes im Unklaren, etwa, weil er in der Dunkelheit nicht feststellen kann, ob das andere Schiff beladen ist und daher seinen Weg im tieferen Wasser wählen muß, so muß er bei seinen Überlegungen von der größten Abladetiefe des anderen Schiffes ausgehen. Nicht anders als beim Begegnen (§ 38 Nr. 1 RhSchPVO) muß auch beim Überholen dem zu überholenden Schiff ein geeigneter Weg freigelassen werden. Geschieht das nicht, indem der Überholende den erforderlichen Sicherheitsabstand nicht einhält oder durch seine eigene Fahrweise das andere Schiff daran hindert, den geeigneten Weg einzuschlagen, so schneidet er den Kurs des anderen Schiffes und nimmt eine nach § 37 Nr. 3 RhSchPVO verbotene Kursänderung vor. Die tatsächlichen Voraussetzungen einer solchen Kursänderung muß - im Gegensatz zu der für die Zulässigkeit des Überholens maßgebenden Voraussetzung des unzweifelhaft hinreichenden Raumes - das zu überholende Schiff im Falle seiner Schädigung beweisen.

Diesen Beweis hat die Klägerin nach dem unstreitigen Sachverhalt in Verbindung mit den Feststellungen des Berufungsgerichts geführt. Nach der Tiefenlinienkarte, die Gegenstand der mündlichen Verhandlung war (BU S. 12), macht die 2,1 m Tiefenlinie, bezogen auf GlW 1952, die sich unter dem 40 m in den Strom hineinragenden (BU S. 11), bei km 636,760 liegenden Köln-Düsseldorfer-Steiger hindurchzieht, oberhalb dieses Steigers eine weit stärkere Krümmung als das rechte Ufer; sie ist an der Unfallstelle (km 636,600) mehr als 60 m vom Ufer entfernt. Damit im Einklang stehend hat das Berufungsgericht festgestellt (S. 12), daß die Fahrwassergrenze zwischen km 636,800 und 636,400 von 9 bis zu 66 m ab rechtem Ufer in den Strom hinein vorspringt.

Das Berufungsgericht hat hieraus den Schluß gezogen, es wäre für "M" geboten gewesen, schon an diesem Steiger zum Strom hin abzugehen. Diesen gebotenen Kurs habe "M" tatsächlich nicht eingeschlagen, sondern starr gestreckten Kurs eingehalten (EU S. 15), und sei 35 bis 40 m vom Ufer entfernt auf Grund gekommen (S. 11). Die Klägerin hat (bereits im ersten Rechtszug, BU S. 3) geltend gemacht, "M" habe nicht nach Steuerbord fahren können, da sie sonst gegen das Achterschiff von "A" geraten wäre. Das Berufungsgericht hat hierzu festgestellt (S. 8, 9), "A" habe während des ganzen Überholvorganges, also auch in der Endphase, als "M" bei km 636,600 gerakt hat, einen Seitenabstand von etwa 30 m zu "M" gehalten. Des weiteren ist im angefochtenen Urteil in Übereinstimmung mit dem gerichtlichen Sachverständigen festgestellt (S. 10, 11), dieser Seitenabstand sei insbesondere auch in der Endphase notwendig gewesen, um die Gefahr einer Kollision beider Schiffe zu vermeiden, da "M" nicht nach Steuerbord (zum Strom hin) habe abgehen können und in der Wahl seines Kurses während der Überholung keine Freiheit besessen habe. Wenn dem aber so ist (wie das Berufungsgericht rechtfehlerfrei festgestellt hat) und "M" bei dieser ihr von "A" aufgezwungenen Fahrweise gerakt hat, so ergibt sich daraus zwingend, daß der Schiffsführer von "A" auf den Kurs von "M", den für sie gebotenen Weg, keine Rücksicht genommen hat, da die Parallelage seines Schiffes zu "M" die Fahrwasserverhältnisse nicht berücksichtigte, sondern in Wahrheit einen Backbordkurs zum rechten Grund darstellte und er damit den von "M" zu haltenden Kurs geschnitten hat. Denn der für "A" nautisch gebotene Kurs verlief nicht parallel zu dem von "M" tatsächlich eingeschlagenen und dieser aufgezwungenen Weg, auch nicht parallel zum Ufer, sondern

parallel zum Grund. Daraus folgt, daß dem Berufungsgericht ein Rechtsfehler unterlaufen ist, wenn es ausführt (S. 13), die Behauptung des Schiffsführers von "M", er sei von "A:" " daran gehindert worden, vom rechtsrheinischen Grund abzuhalten, sei durch die Beweisaufnahme widerlegt. Dieser Fehler wird nicht dadurch beseitigt, daß das Berufungsgericht seine Ansicht, "A: " habe "M:" " nicht behindert, damit begründet, die Beweisaufnahme habe die Unrichtigkeit der Behauptung des Kapitäns von "M:" " ergeben, der Seitenabstand habe nur 15 m und später noch weniger betragen. Wenn "M:" " bei dem festgestellten Seitenabstand von 30 m nicht den nautisch gebotenen Kurs einschlagen konnte, so ist sie durch den nach § 37 Nr. 3 RhSchPVO verbotenen Backbordkurs von "A: " daran gehindert worden.

Irgend ein Anhaltspunkt dafür, daß der Schiffsführer von "M:" " seinen nautisch fehlerhaften Kurs auch dann eingeschlagen hätte, wenn "A:" " sich nautisch richtig verhalten, also entweder das Überholmanöver abgebrochen hätte oder entsprechend den Fahrwasserverhältnissen zum Strom hin abgegangen wäre (um "C:" " auf deren Steuerbordseite zu überholen), ist nicht gegeben. Schon die am Unfalltag vorgenommene Vernehmung des Schiffsführers von "M:" " ergibt deutlich, daß er nach seiner Behauptung durch "A:" " daran gehindert wurde, nach Steuerbord zu fahren, mag auch die Begründung seiner Behauptung teilweise durch die Beweisaufnahme widerlegt worden sein. Auch die Bekundung des Schiffsführers von "M:" " , er habe geglaubt, "es klappe noch", kann die Ursächlichkeit der falschen Fahrweise von "A:" " nicht in Frage stellen. Es hätte noch "geklappt", wenn das eingetreten wäre, was der Schiffsführer von "M:" " , wie seine polizeiliche Vernehmung ergibt, erwartet

hatte, daß nämlich "A" (entweder durch Zurückbleiben oder) durch Überholen des MS "G" an dessen Steuerbordseite ihm die Möglichkeit, nach Steuerbord zu fahren, eröffnet hätte.

Letzten Endes kommt das Berufungsgericht deshalb zur Klageabweisung, weil der Beklagte zu 2 den Unfall nicht schuldhaft mitverursacht habe. Auch das ist nicht haltbar. Der Beklagte zu 2 mußte die Fahrwasserverhältnisse kennen und bei seiner Vorbeifahrt der "M" einen geeigneten Weg freilassen. Er hat gesehen oder mußte jedenfalls bei Anwendung der nötigen Sorgfalt sehen, daß er ein beladenes Motortankschiff überholt; er mußte damit rechnen, daß das Schiff wegen seiner Tauchtiefe mit Rücksicht auf den immer weiter vorspringenden Grund gezwungen war, zum Strom hin abzugehen. Es ist unrichtig, wenn das Berufungsgericht meint, der von "M" tatsächlich gefahrene Kurs habe aus Gründen, die dem Beklagten zu 2 unbekannt gewesen seien und allein in den Verantwortungsbereich des Schiffsführers von "M" gehört hätten, zur Grundberührung führen müssen. Diese Ansicht würde ein nautisch fehlerhaftes Überholen durch Abdrängung des zu überholenden Schiffes aus dem Fahrwasser begünstigen. Vielmehr fällt es in den Bereich der vollen Verantwortung des überholenden Schiffsführers, zu prüfen, ob "alle örtlichen Umstände" (§ 37 Nr. 1 RhSchFVO), zu denen vor allem die Fahrwasserverhältnisse gehören, ein das andere Schiff nicht gefährdendes Überholen gestatten.

Was das Berufungsgericht sonst zur Entschuldigung des Beklagten zu 2 anführt, betrifft das Mitverschulden des Schiffsführers von "M", das zu einer entsprechenden Schadensverteilung führen muß, aber nicht geeignet

hatte "M" keinen Anlaß, ein Sperrsignal zu geben, da die Verkehrslage in diesem Zeitpunkt die Einleitung des Überholens zuließ, wie das Berufungsgericht zutreffend annimmt. Zu diesem Zeitpunkt ist "M" auch noch richtig gefahren; später war sie durch den Parallelkurs von "A" gehindert, zum Strom hin abzugehen. Ein ins Gewicht fallender Vorwurf kann gegen die Führung von "M" nicht daraus hergeleitet werden, daß sie es unterlassen hat, später durch Signal oder Zuruf darauf hinzuwirken, daß "A" den richtigen Kurs einschlug. Da die Führung von "A" die gleichen Sichtverhältnisse hatte wie die von "M", konnte letztere zunächst davon ausgehen, daß sich "A" richtig verhalten, insbesondere die "G" nicht an deren Backbordseite überholen würde. Die tatsächliche Fahrabsicht von "A" wurde für den Führer von "M" erst dann völlig deutlich, als "A" der "G" gegenüber das Backbordüberholsignal gab. Wenn die Führung von "M" es in diesem Zeitpunkt unterlassen hat, den Überholenden zu wahrschauen, so liegt darin - die Ursächlichkeit des Unterlassens unterstellt - im Hinblick auf die Kürze der dann noch zur Verfügung stehenden Zeit und Strecke kein erhebliches Verschulden. Das gleiche gilt für den Vorwurf, der Kapitän von "M" hätte die Tiefe mit der Schlaggerte abtasten lassen müssen.

3. Schuldabwägung.

Das erheblich überwiegende ursächliche Verschulden trifft den Beklagten zu 2 als Führer des MS "A" wegen der Unzulässigkeit des Überholmanövers und wegen seiner nautisch fehlerhaften und rücksichtslosen Fahrweise (Kursänderung). Demgegenüber fällt das ursächliche Verschulden des Führers von "M", der vor allem seine Fahrtstufe

nicht rechtzeitig genügend herabgemindert hat, nicht so stark ins Gewicht. Die Klägerin hat in Erkenntnis des Fehlers ihres Kapitäns ihren Anspruch auf $\frac{2}{3}$ des entstandenen Schadens beschränkt. Das erscheint dem Senat, der dem Grunde nach gemäß §§ 304, 565 Abs. 3 Nr. 1 in der Sache selbst entscheiden kann, angemessen. Nach §§ 823, 254, 840 BGB, § 92 BSchG, §§ 736 HGB, § 538 Abs. 1 Nr. 3 ZPO war demnach zu erkennen wie geschehen.

III. Die Entscheidung über die Kosten der erfolgreichen Rechtsmittel der Klägerin war dem Rheinschiffahrtsgericht zu übertragen.

Dr.Fischer Dr.Kuhn Dr.Nörr Tiesecke Dr.Bukow