

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 121/72

URTEIL

Verkündet am
27. Mai 1974
Werner,
Justizhauptsekretär
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der L. [REDACTED] AG, D. [REDACTED], S. [REDACTED] straße [REDACTED], gesetzlich
vertreten durch die Vorstandsmitglieder Wilhelm H. [REDACTED],
Albert G. [REDACTED] (stellv.) und Otto H. [REDACTED] (stellv.), daselbst,

Klägerin und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

den Schiffseigner und -führer Geert F. [REDACTED], R. [REDACTED],
(Holland), M. [REDACTED] [REDACTED],

Beklagten und Revisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 27. Mai 1974 durch den Vorsitzenden Richter Stimpel und die Richter Fleck, Dr. Bauer, Dr. Tidow und Bundschuh

für Recht erkannt:

Die Revision gegen das Urteil des Rheinschiffahrtsobergerichts Köln vom 2. Juni 1972 wird auf Kosten der Klägerin zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Klägerin ist Eignerin des MS "H[REDACTED]" (1.142 t; 800 PS), das am 16. März 1970 gegen 10.30 Uhr auf dem Rhein oberhalb der Straßenbrücke Neuß (Strom-km 737,1) leer zu Tal fuhr. Dabei schleppte es auf kurzem Strang den leeren und - ebenfalls - der Klägerin gehörenden SK "M[REDACTED]" (1.489 t). Dem Talschleppzug kamen rechtsrheinisch und linksrheinisch je ein Bergschleppzug entgegen, von denen der linksrheinische Schleppzug (SB "S[REDACTED] C[REDACTED]" mit SK "S[REDACTED]") den rechtsrheinischen (SB "P[REDACTED]" mit dem 2.920 t großen SK "B[REDACTED] 33") überholte. Außerdem überholte ein einzelner Bergfahrer (MS "P[REDACTED]" - 697 t; 460 PS) den "P[REDACTED]"-Schleppzug an der Steuerbordseite. Dieses Fahrzeug gehört dem Beklagten und stand unter seiner verantwortlichen Führung. Der "P[REDACTED]"-Schleppzug und MS "P[REDACTED]" zeigten die blaue Seitenflagge.

- 3 -

Der Talschleppzug erwiderte dieses Kurszeichen. Während er zwischen den Bergschleppzügen hindurchführ, stießen SK "M[REDACTED]" und MS "P[REDACTED]" mit den Steuerbordvorschiffen zusammen. Dabei brachen die Drähte zwischen MS "H[REDACTED]" und SK "M[REDACTED]", worauf der Kahn linksrheinisch ins Ufer lief.

Die Klägerin verlangt von dem Beklagten Ersatz ihres Unfallschadens. Sie hat beantragt, den Beklagten zur Zahlung von 59.861,75 DM nebst Zinsen zu verurteilen, und zwar dinglich haftend mit MS "P[REDACTED]" sowie im Rahmen des § 114 BinnSchG persönlich haftend. Nach ihrem Vorbringen schoß MS "P[REDACTED]", das sich zunächst in Kiellinie, zuletzt lediglich noch knapp 5 m, hinter dem "P[REDACTED]"-Schleppzug gehalten habe, plötzlich hinter SK "B[REDACTED] 33" hervor, um den Schleppzug zu überholen; dabei sei es etwa 40 m nach Steuerbord zur Fahrwassermitte hin geraten, so dann wieder nach Backbord auf SK "B[REDACTED] 33" zugehen; anschließend habe MS "P[REDACTED]" beim Abdrehen nach Steuerbord mit dem Backbordachterschiff das Steuerbordmittelschiff des SK "B[REDACTED] 33" berührt; kurz darauf sei es mit dem Steuerbordvorschiff gegen SK "M[REDACTED]" gestoßen, das - im Gegensatz zu MS "H[REDACTED]" - MS "P[REDACTED]" nicht mehr habe freifahren können.

Demgegenüber hat sich nach dem Vortrag des Beklagten die Kollision wie folgt ereignet: MS "P[REDACTED]" habe aus einem - linksrheinisch bei Strom-km 738 begonnenen - Übergang heraus die Überholung des "P[REDACTED]"-Schleppzuges eingeleitet; dessen Seitenabstand zu dem "S[REDACTED] C[REDACTED]"-Schleppzug habe etwa 100 m betragen, so daß genügend Raum

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
[\(mobile App\)](#)



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

für ein gleichzeitiges Begegnen und Überholen vorhanden gewesen sei; da jedoch der "H[REDACTED]"-Schleppzug im Verlaufe der Annäherung immer mehr nach rechtsrheinisch geraten sei, sei die Kollision für MS "P[REDACTED]", das so nahe an den Anhang des "P[REDACTED]"-Schleppzuges herangegangen sei, daß er diesen leicht berührt habe, unvermeidbar gewesen.

Der Beklagte hat MS "P[REDACTED]" in Kenntnis der Klageforderung zu neuen Reisen ausgesandt.

Beide Vorinstanzen haben den Klageanspruch - unter Abweisung im übrigen - dem Grunde nach zu einem Drittel für gerechtfertigt erklärt. Mit der Revision, deren Zurückweisung der Beklagte beantragt, verfolgt die Klägerin den abgewiesenen Teil der Klage weiter.

Entscheidungsgründe:

1. Das Berufungsgericht ist der Ansicht, daß sowohl der Beklagte als auch die Führung des Talschleppzuges die Kollision zwischen SK "M[REDACTED]" und MS "P[REDACTED]" verschuldet hätten. Allerdings könne dem Beklagten nicht vorgeworfen werden, daß er die Überholung des "P[REDACTED]"-Schleppzuges vor der Vorbeifahrt des Talschleppzuges begonnen habe. Denn einmal habe der seitliche Abstand zwischen den Bergschleppzügen mindestens 70 m betragen, womit unzweifelhaft hinreichender Raum für das Überholmanöver des MS "P[REDACTED]" bei gleichzeitigem Begegnen mit dem Talschleppzug zur Verfügung gestanden habe;

zum anderen habe sich der Talschleppzug beim Beginn der Überholung des "P[REDACTED]"-Schleppzuges durch MS "P[REDACTED]" noch mindestens 400 m oberhalb befunden, so daß er auf das Überholmanöver rechtzeitig und ohne Schwierigkeiten hätte reagieren und den Kurs nach linksrheinisch verlegen können, wo noch genügend Raum neben dem dort bergwärts fahrenden "S[REDACTED] C[REDACTED]"-Schleppzug vorhanden gewesen sei. Das sei allerdings nicht geschehen. Vielmehr habe der Talschleppzug MS "P[REDACTED]" pflichtwidrig den Weg soweit verlegt, daß dieses Schiff durch das von den Zeugen S[REDACTED] und M[REDACTED] wahrgenommene Beigehen an SK "B[REDACTED] 33" die Kollision mit SK "M[REDACTED]" nicht habe vermeiden können. Demgegenüber treffe die Führung des MS "P[REDACTED]" der Vorwurf, keine zusätzlichen Schallzeichen nach § 38 Nr. 4 RheinSchPolVO 1954 gegeben zu haben, obwohl sie habe feststellen müssen, daß der Talschleppzug seinen bisherigen Kurs beibehalten, also den Kurs nicht nach linksrheinische verlegt habe, um entsprechend der Kursweisung Raum für eine gefahrlose Begegnung zu schaffen.

2. Diese Ausführungen halten allen Angriffen der Revision stand.

a) Nicht richtig ist zunächst die Ansicht der Revision, das Überholmanöver des MS "P[REDACTED]" sei jedenfalls deshalb unzulässig gewesen, weil das Überholen im Unfallbereich allgemein untersagt gewesen sei. Nach der vom Rheinschiffahrtsgericht eingeholten Auskunft des Wasser- und Schifffahrtsamtes Duisburg-Rhein vom 24. Juni 1971 bestand für den Unfallbereich ein allgemeines Überholverbot nur für Schubverbände und Schleppzüge.

Es galt demnach nicht für Einzelfahrer wie MS "P[REDACTED]". Es kommt daher, anders als die Revision meint, keine Umkehr der Beweislast zum Nachteil des Beklagten in Betracht. Dabei bleibt offen, ob der Verstoß gegen ein allgemeines Überholverbot überhaupt zu einer Beweislastumkehr zu Lasten des Überholenden führen kann.

b) Der Revision kann ferner nicht gefolgt werden, soweit sie ausführt, die Feststellung des Berufungsgerichts, der Talschleppzug habe sich noch mindestens 400 m oberhalb von MS "P[REDACTED]" befunden, als dieses Fahrzeug den "P[REDACTED]"-Schleppzug zu überholen begonnen habe, beruhe auf einer Verletzung des § 286 ZPO. Zwar ist es richtig, daß das Berufungsgericht diese Feststellung - ebenso wie bereits das Rheinschiffahrtsgericht den von ihm angenommenen Mindestabstand von etwa 500 m - im wesentlichen anhand von Berechnungen getroffen hat und insoweit nicht den Angaben jener Zeugen gefolgt ist, die die Entfernung zwischen dem Talschleppzug und MS "P[REDACTED]" beim Einleiten der Überholung des "P[REDACTED]"-Schleppzuges nicht unerheblich geringer angegeben haben. Dadurch hat es jedoch nicht gegen die Vorschrift des § 286 ZPO verstoßen. Weder hat das Berufungsgericht in diesem Zusammenhang die Angaben der an der Kollision unbeteiligten Zeugen S[REDACTED] und M[REDACTED] von SK "B[REDACTED] 33" übersehen, noch hat es den Umstand außer Betracht gelassen, daß MS "P[REDACTED]" einmal vor und einmal nach dem Zusammenstoß mit SK "M[REDACTED]" gegen SK "B[REDACTED] 33" geraten ist. Das ergibt sich insbesondere aus den Ausführungen auf S. 16 unten/17 oben des angefochtenen Urteils. Gerade daraus, daß MS "P[REDACTED]" unmittelbar nach der Kollision seines Steuerbordvorschiffes

mit dem Steuerbordvorschiff des SK "M[REDACTED]" mit seinem Backbordvorschiff gegen das Steuerbordvorschiff des 110 m langen SK "B[REDACTED] 33" geschlagen ist, konnte das Berufungsgericht schließen, MS "P[REDACTED]" sei vom Beginn der Überholung bis zur Kollision mit SK "M[REDACTED]" etwa 110 m an SK "B[REDACTED] 33" hochgefahren, wozu es, wie das Berufungsgericht weiter fehlerfrei dargelegt hat, bei einem wahrscheinlichen Geschwindigkeitsüberschuß gegenüber dem "P[REDACTED]"-Schleppzug von 2 km/st rund 200 Sekunden und bei einem solchen von 4 km/st (der äußerstenfalls in Betracht kommen könne) rund 100 Sekunden benötigt habe, somit eine Zeitspanne, innerhalb welcher der 20 km/st einhaltende Talschleppzug eine Strecke von 1100 m bzw. 550 m zurückgelegt habe. Auch ist nicht ersichtlich, wieso es sich hier um eine "jeder echten Tatsachengrundlage entbehrende, ungenaue Berechnung" handeln soll. Weder kann die Revision die vom Berufungsgericht zugrunde gelegten Geschwindigkeiten noch den Zusammenstoß der Vorschiffe des MS "P[REDACTED]" und des 110 m langen SK "B[REDACTED] 33" oder die zuvor erfolgte Kollision der Vorschiffe des MS "P[REDACTED]" und des SK "M[REDACTED]" sowie das noch zeitlich weiter davor liegende Ankommen des Achterschiffes von MS "P[REDACTED]" gegen das Mittelschiff von SK "B[REDACTED] 33" bezweifeln. Sollten aber, wie die Revision meint, die ~~die~~ mehrfachen Zusammenstöße des MS "P[REDACTED]" dieses Fahrzeug Zeit gekostet haben, so kann das, da das Berufungsgericht bei seinen Berechnungen von der Lage des MS "P[REDACTED]" bei seiner zweiten Kollision mit SK "B[REDACTED] 33" ausgegangen ist, nur bedeuten, daß die Zeitspanne zwischen dem Beginn des Überholens und dem Erreichen dieser Lage noch größer war, als sie das Berufungsgericht angenommen hat.

c) Ist aber das Berufungsgericht ohne Rechtsfehler davon ausgegangen, daß MS "P[REDACTED]" bei Einleitung der Überholung des "P[REDACTED]"-Schleppzuges noch mindestens 400 m unterhalb von dem Talschleppzug war, so spielt es keine Rolle, ob dieses Fahrzeug, wie die Klägerin behauptet hat, "nur etwa 5 m hinter dem SK 'B[REDACTED] 33' nach Steuerbord hervorgeschossen" ist, da sich der Talschleppzug auf das Überholmanöver - nach den übereinstimmenden Ausführungen beider Vorinstanzen - bei einer derartigen Entfernung durch Verlegen seines Kurses näher zu dem linksrheinischen Bergschleppzug hin gefahrlos hätte einstellen können. Auf diesen Punkte brauchte daher das Berufungsgericht nicht mehr besonders einzugehen. Ferner konnte es daraus, daß es trotz des auch von der Klägerin vorgetragenen Beigehens des MS "P[REDACTED]" an SK "B[REDACTED] 33" zu der Kollision zwischen dem Bergfahrer und dem Anhang des Talschleppzuges gekommen ist, den Schluß ziehen, daß der Talschleppzug dem Bergfahrer für die Überholung des "P[REDACTED]"-Schleppzuges nicht genügend Platz gemacht hat. Soweit aber die Revision noch vorbringt, MS "P[REDACTED]" sei nach der ersten Kollision mit SK "B[REDACTED] 33" nach Steuerbord ausgeschert und "bis zur Mitte des Stromes geraten", ist letzteres neuer, in der Revisionsinstanz nach § 561 Abs. 1 ZPO unbeachtlicher Tatsachenvortrag. Im übrigen beachtet die Revision auch zu diesem Punkte nicht hinreichend, daß der Vorwurf der Klägerin gegen MS "P[REDACTED]" in den Vorinstanzen im wesentlichen stets dahin gegangen ist (vgl. insbesondere Ziff. III der Berufungsbegründungsschrift v. 5. 1. 72), dieses Fahrzeug habe die Überholung des "P[REDACTED]"-Schleppzuges so knapp vor dem Talschleppzug begonnen, daß er

dem Bergfahrer nicht mehr habe ausweichen können.
Gerade das ist aber nach den Feststellungen beider
Vorinstanzen über den Unfallhergang widerlegt.

Nach alledem erweist sich die Revision als unbe-
gründet.

Stimpel Fleck Dr. Bauer Dr. Tidow Bundschuh