

Verkündet
am 30. Januar 1961

2142 049

Schwingen, Justizobersekretär
als Urkundsbeamter der
Geschäftsstelle

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

In dem Rechtsstreit

der Firma "N[REDACTED]" Transport- und Schifffahrt AG B[REDACTED],
vertreten durch ihren Vorstand, daselbst,

Klägerin, Revisionsklägerin und Anschlußrevisions-
beklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

gegen

1. die Firma M[REDACTED]-Reederei GmbH in D[REDACTED]-R[REDACTED],
vertreten durch ihre Geschäftsführung, dortselbst,

2. den Schiffsführer Theo W[REDACTED] von MS "H[REDACTED]-Ne[REDACTED]-
[REDACTED]", bei der Beklagten zu 1,

Beklagte, Revisionsbeklagte und Anschlußrevisions-
kläger,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

hat der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die
mündliche Verhandlung vom 30. Januar 1961 unter Mitwirkung
des Senatspräsidenten Dr. Nastelski und der Bundesrichter
Dr. Kuhn, Dr. Nörr, Dr. Haager und Dr. Reinicke

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Klägerin wird unter Zurück-
weisung der Anschlußrevision der Beklagten das Urteil
des 3. Zivilsenats des Oberlandesgerichts - Rhein-
schifffahrtobbergerichts - in Köln vom 9. April 1959 im
Kostenpunkt und insoweit aufgehoben, als die Klage ab-

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

Die Kosten des zweiten und dritten Rechtszuges werden den Beklagten als Gesamtschuldnern zu 1/3 auferlegt. Im übrigen bleibt die Kostenentscheidung dem Berufungsgericht vorbehalten.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Klägerin ist Eignerin des MS "E[REDACTED]"; der Beklagten zu 1 gehört das MS "H[REDACTED] Ne[REDACTED]", das am Unfalltag von dem Beklagten zu 2 verantwortlich geführt wurde. Am 31. März 1957 gegen 15.30 Uhr fuhr linksrheinisch unter der 150 m breiten Öffnung der Ba[REDACTED] Brücke bei D[REDACTED]-R[REDACTED] (km [REDACTED],0) das MS "K[REDACTED]", das auf langem Strang den Kahn "F[REDACTED]" schleppte, zu Berg. Ihm begegnete in der Brücke ein zu Tal fahrender Ge[REDACTED]-Zug, bestehend aus dem Boot "G[REDACTED]", und hinter ihm auf kurzem Strang dem Kahn "de Gr[REDACTED]". Im Bereich der Brückenöffnung zwischen dem Ge[REDACTED]-Zug und dem rechten Brückenpfeiler stieß das zu Tal fahrende MS "H[REDACTED] Ne[REDACTED]", das gerade den Ge[REDACTED]-Zug überholte, mit seinem Steuerbordvorschiff gegen das Steuerbordvorschiff des zu Berg fahrenden MS "E[REDACTED]". Beide Schiffe wurden erheblich beschädigt. Die Brücke liegt fast im Scheitelpunkt einer besonders starken Rechtsbiegung des Stromes.

Mit der vorliegenden Klage macht die Klägerin den an ihrem Schiff entstandenen und von ihr auf 14.573,75 DM bezifferten Schaden gegen die beiden Beklagten geltend. Durch Urteil des Rheinschiffahrtsgerichts ist die Klage dem Grunde nach zu 1/3 für gerechtfertigt erklärt und im übrigen abgewiesen worden. Die Berufungen beider Parteien sind erfolglos geblieben. Mit ihrer Revision erstrebt die Klägerin die volle Verurteilung der Beklagten dem Grunde nach, während die Beklagten mit ihrer Anschlußrevision die volle Klageabweisung erreichen wollen. Beide Parteien bitten um Zurückweisung der gegnerischen Revision.



Entscheidungsgründe:

I. Das Berufungsgericht hat es abgelehnt, auf den vorliegenden Fall die Vorschrift des § 41 RhSchPVO über Stromengen, die dem Bergfahrer u. U. eine Wartepflicht auferlegt, anzuwenden. Im angefochtenen Urteil ist hierzu ausgeführt: Eine Brückendurchfahrt von 150 m Breite könne trotz des Hanges zum linken Ufer, der durch die Stromkrümmung bedingt sei, nicht gut als "Stromenge" bezeichnet werden. Der seitens der Strombauverwaltung auf Solltiefe gehaltene Teil des Fahrwassers sei durchgehend auch nur 150 m breit. Keinesfalls könne es darauf ankommen, wieviel Fahrzeuge jeweils gerade die Durchfahrt beanspruchten oder sich sonst im Revier befänden und wieviel Raum demnach dem einzelnen Schiff für die Durchfahrt im gegebenen Augenblick tatsächlich zur Verfügung stehe. Sonst würde der Begriff der Stromenge in einer für die Praxis kaum brauchbaren Weise relativiert werden und es für die in § 41 geforderten präzisen Maßnahmen an genügend sicheren Grundlagen fehlen.

Diesen Ausführungen ist entgegen der Meinung der Anschlußrevision zuzustimmen. § 41 will das Begegnen auf Strecken vermeiden, auf denen "das Fahrwasser unzweifelhaft hinreichenden Raum für die Vorbeifahrt nicht gewährt (Stromenge)". Schon nach ihrem Wortlaut (vgl. die Überschrift dieses Paragraphen) betrifft die Vorschrift nur den Fall des Begegnens, das heißt die Frage, ob Fahrzeuge, die in entgegengesetzter Richtung fahren, also ein Bergfahrer und ein Talfahrer, genügend Raum für die Vorbeifahrt haben. Bei einer Strombreite von 150 m in der Brückenöffnung ist das ohne Zweifel zu bejahen. Unhaltbar ist die Meinung der Anschlußrevision, daß auch eine Verengung des Fahrwassers, die durch andere im Raum befindliche Schiffe herbeigeführt wird, zu einer "Stromenge" führe. Das ergibt sich schon daraus, daß

in § 41 allein auf das Fahrwasser und nicht, wie in § 37, auch auf den übrigen Verkehr abgehoben ist. Das Berufungsgericht hat auch recht, wenn es ausführt, daß die ganz besonderen Verhaltensmaßregeln, die § 41 den zu Berg und zu Tal fahrenden Schleppzügen oder Einzelfahrern auferlegt, es verbieten, den Begriff der Stromenge über den Wortlaut des Gesetzes hinaus auszulegen. Wird das Fahrwasser durch den übrigen Verkehr verengt, so ist § 37 Nr. 1 und nicht § 41 anzuwenden. Ergänzend mag im Hinblick auf die abweichende Meinung der Revision darauf hingewiesen werden, daß selbstverständlich auch eine Brückenöffnung gleichzeitig eine Stromenge darstellen kann, wenn die Voraussetzungen einer solchen vorliegen. Dann ist nicht § 64 Nr. 1, sondern § 41 die *lex specialis* und es müssen die für die Stromengen getroffenen besonderen Anordnungen beachtet werden, soweit nicht die Vorschriften des § 64 Nr. 2 bis 4 eingreifen.

II. Das Berufungsgericht wendet auf den vorliegenden Fall die Vorschrift des § 64 Nr. 1 an. Dagegen bestehen an sich keine Bedenken. § 64 Nr. 1 bestimmt, daß in einer Brückenöffnung das Begegnen und Überholen nur gestattet ist, wenn das Fahrwasser unzweifelhaft hinreichenden Raum für die gleichzeitige Durchfahrt gewährt. Die Vorschrift wiederholt wegen der besonderen Gefahrenlage, die Brücken für die Schifffahrt mit sich bringen können, die Bestimmung des § 37 Nr. 1 (Kählitz RhSchPVO § 64 Anm. 1); sie ist an sich überflüssig, hat jedenfalls keine selbständige Bedeutung. Auch für das Begegnen und Überholen in einer Brückenöffnung gelten, soweit nicht die Bestimmungen des § 64 Nr. 2 bis 4 eingreifen, die Vorschriften des Abschnitts IV. Insbesondere ist daher bei der Entscheidung der Frage, ob das Fahrwasser unzweifelhaft hinreichenden Raum für die gleichzeitige Durchfahrt unter einer Brücke gewährt, gemäß § 37 Nr. 1 der übrige

Verkehr zu berücksichtigen. Das nimmt offensichtlich auch das Berufungsgericht an, wenn es die Regelung in § 64 Nr. 1 als "ganz entsprechend" der in § 37 Nr. 1 bezeichnet.

III. 1. Der vorliegende Fall weist die Besonderheit auf, daß sich zwei Fahrzeuge begegnen, die gleichzeitig je ein anderes Schiff überholen. In einem solchen Falle ist für die Frage des Vorrechts des Gegenfahrers gegenüber dem Überholenden (vgl. dazu die Entscheidung des erkennenden Senats vom 12. Mai 1960, II ZR 208/58, VersR 1960, 594) lediglich der Teil des Fahrwassers zu berücksichtigen, in dem sich die beiden Gegenfahrer begegnen. Wie zu entscheiden ist, wenn sich die beiden Gegenfahrer zwischen den Schiffen, die überholt werden, begegnen, kann hier dahingestellt bleiben. Liegen die Schiffe, die überholt werden, nicht zwischen, sondern auf ein und derselben Seite der beiden Gegenfahrer, so kommt für die Frage, wem von diesen das Vorrecht zusteht, lediglich die Überholung des den sich begegnenden beiden Fahrzeugen am nächsten liegenden Schiffes in Betracht.

Bei der Entscheidung des vorliegenden Falles hat der linksrheinisch hochziehende K[REDACTED]-Schleppzug außer Betracht zu bleiben. Die Begegnung und Überholung von "E[REDACTED]" und "H[REDACTED] Ne[REDACTED]" mit dem Ge[REDACTED]-Talzug spielte sich im rechtsrheinischen Fahrwasser ab. Der K[REDACTED]-Zug wurde von dieser Begegnung und Überholung nicht berührt; insbesondere ist der Umstand, daß er in weitem Abstand, getrennt durch den dazwischen fahrenden Ge[REDACTED]-Talzug, von "E[REDACTED]" überholt wurde, belanglos. Es kommt allein auf die Frage an, ob der Raum zwischen dem Ge[REDACTED]-Zug und dem rechten Brückenpfeiler für eine Vorbeifahrt unzweifelhaft hinreichte und, wenn dies zu bejahen ist, ob das diesem Zug begegnende MS "E[REDACTED]" oder das ihn überholende MS

"H[REDACTED] Ne[REDACTED]" das Vorrecht für die Vorbeifahrt an ihm hatte. Da das Vorrecht dem begegnenden MS "E[REDACTED]" zustand, wie noch auszuführen sein wird (s. IV), kann das angefochtene Urteil insoweit keinen Bestand haben, als die Beklagten verurteilt worden sind.

2. Im angefochtenen Urteil ist der Durchfahrtsraum zwischen Talzug und Brückenpfeiler mit 35 - 50 m festgestellt. Das Berufungsgericht hat es dahingestellt sein lassen, ob dieser Raum gemäß § 37 Nr. 1 für die Vorbeifahrt von "E[REDACTED]" oder "H[REDACTED] Ne[REDACTED]" genügte. Beide Parteien sind davon ausgegangen, daß der Raum hinreichend war, die Schiffsführung von "E[REDACTED]" für das Begegnen, die Schiffsführung von "H[REDACTED] Ne[REDACTED]" für das Überholen. Die Frage hat für das Verschulden der Schiffsführung von "H[REDACTED] Ne[REDACTED]" keine ausschlaggebende Bedeutung, da deren unfallursächliches Verschulden wegen der Verletzung des Vorrechts von "E[REDACTED]", wie noch auszuführen sein wird, ohnehin feststeht. Wohl aber ist sie für die Feststellung der Schuld der Schiffsführung von "E[REDACTED]" entscheidungserheblich. Bei der Entscheidung der Frage, ob der Raum für die Begegnung des MS "E[REDACTED]" mit dem Ge[REDACTED]-Zug unzweifelhaft hinreichte, wird das Berufungsgericht in der erforderlichen erneuten Verhandlung (vgl. Ziff. VI) u.a. zu berücksichtigen haben, daß "E[REDACTED]" nur 6,20 m breit ist und sich in zügiger Bergfahrt befand, also gut gesteuert werden konnte. Dagegen hat es in diesem Zusammenhange (anders bei der Frage, ob "E[REDACTED]" mit dem verkehrswidrigen Verhalten von "H[REDACTED] Ne[REDACTED]" rechnen konnte) außer Betracht zu bleiben, daß "H[REDACTED] Ne[REDACTED]" gleichzeitig den Talzug überholte. Sollte das Berufungsgericht ggf. nach Anhörung eines Sachverständigen zu der Überzeugung kommen, daß für die Begegnung nicht unzweifelhaft hinreichend Raum vorhan-

den war, so liegt in dem Verhalten der Schiffsführung von "E[REDACTED]" ein objektiver Verstoß gegen § 37 Nr. 1. Da diese Vorschrift insbesondere den Schutz der übrigen im Gefahrenbereich befindlichen Schiffe bezweckt, stellt sie sich als Schutzvorschrift im Sinne des § 823 Abs. 2 BGB dar, soweit eines dieser Schiffe Schaden erleidet. Mit dem objektiven Verstoß gegen das Schutzgesetz wird gleichzeitig eine Vermutung für das Verschulden der Schiffsführung von "E[REDACTED] 36" begründet, das diese dann zu entkräften hat. Das Verschulden braucht sich nur auf den Verstoß gegen die Schutzvorschrift zu beziehen, also nicht darauf, ob "E[REDACTED]" mit dem Überholen durch "H[REDACTED] Ne[REDACTED]" rechnen mußte. Der Schutz dieser Vorschrift beschränkt sich nicht auf das entgegenfahrende Schiff (hier den Ge[REDACTED]-Zug), sondern kommt allen durch diesen Verstoß gefährdeten Schiffen zugute, also auch dem selbst diese Schutzvorschrift verletzenden und das Überholverbot übertretenden MS "H[REDACTED] Ne[REDACTED]", ohne daß es eine Rolle spielt, ob der Ge[REDACTED]-Zug selbst, wenn "H[REDACTED] Ne[REDACTED]" nicht überholt hätte, Schaden erlitten hätte.

IV. Reichte der Raum für die Begegnung nicht aus, so liegt der Schluß nahe, daß der Raum auch für das alleinige Überholen durch "H[REDACTED] Ne[REDACTED]" nicht hinreichte. Denn die überholende 9,47 m breite, leere, dem Westwind viel stärker ausgesetzte Talfahrer "H[REDACTED] Ne[REDACTED]" war bedeutend schwerer zu steuern als das zu Berg fahrende MS "E[REDACTED]", so daß der Talfahrer zur Vorbeifahrt einen breiteren Raum benötigte als der Bergfahrer. "H[REDACTED] Ne[REDACTED]" hätte dann schuld dadurch, daß es in die Brückenöffnung hineinfuhr, gegen § 1 Nr. 1 verstoßen.

Ganz unabhängig davon, ob ein Hineinfahren von "E[REDACTED]"

oder "H. Ne." in die Brückenöffnung zulässig war, hat aber "H. Ne." durch das Überholen den Unfall schuldhaft verursacht. Der Senat hat bereits in dem vorbezeichneten Urteil ausgesprochen, daß, wenn Überholen und Begegnen zusammentreffen und für beide gleichzeitige Manöver nicht unzweifelhaft hinreichend Raum vorhanden ist (wie das im vorliegenden Fall unbestritten, auch vom Berufungsgericht ausdrücklich festgestellt ist), der Gegenfahrer (hier "E.") das Vorrecht hat. Das hat das Berufungsgericht verkannt, wie sich nicht nur aus seiner Ursachen- und Schuldabwägung, sondern auch daraus ergibt, daß es ausführt: "Man (d.h. die Schiffsführung von "H. Ne.") durfte sich keinesfalls blind darauf verlassen, daß sich etwaige Bergfahrer im rechten Teil des Fahrwassers vorsichtig verhalten würden." Nicht darauf kommt es an, ob die Schiffsführung von "H. Ne." mit einem vorsichtigen Verhalten eines Gegenfahrers rechnen mußte, ob sie also dem Vertrauensgrundsatz entsprechend sich darauf verlassen durfte, daß sich ein Gegenfahrer verkehrsgerecht verhalten würde. Vielmehr mußte sie, die selbst davon ausging, daß hinreichender Raum für die Vorbeifahrt vorhanden war, damit rechnen, daß ein Gegenfahrer unter der Brücke die Begegnung mit dem Ge.-Zug vollziehen würde. Aus diesem Grunde durfte sie keinesfalls unter der Brücke überholen und mußte sie von vornherein ihre nautischen Maßnahmen so treffen, daß sie nicht, etwa wegen des starken Westwindes und der dadurch vielleicht gebotenen Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit, zum Überholen unter der Brücke gezwungen war. Das Berufungsgericht hat daher im Ergebnis recht, wenn es ausführt, die Schiffsführung von "H. Ne." hätte sich mit ihrem leeren Schiff schon von oben her in genügendem Abstand von dem Talzug halten müssen, so daß sie gar nicht in die Gefahr einer zunächst unbeabsichtigten Überho-

lung in der Brücke kommen konnte. Ergänzend kann hinzugefügt werden, daß der Schiffsführer von "H[REDACTED] Ne[REDACTED]", als er bemerkte oder jedenfalls damit rechnen mußte, daß er infolge seiner hohen Fahrstufe unter der Brücke nicht hinter dem Talzug würde zurückbleiben können, rechtzeitig vor der Brücke hätte aufdrehen müssen. Dadurch, daß der Schiffsführer von "H[REDACTED] Ne[REDACTED]" das Vorrecht des Gegenfahrers verletzte, hat er schuldhaft die weit überwiegende Ursache für den Zusammenstoß gesetzt.

Sein Verschulden wiegt um so schwerer, als die Strecke nach der Feststellung des Berufungsgerichts infolge der starken Stromkrümmung und des Brückenpfeilers unübersichtlich war und der Schiffsführer des zu Tal fahrenden MS "H[REDACTED] Ne[REDACTED]" durch seine hohe Fahrt gleichzeitig die Vorschrift des § 55 verletzte.

Mit Recht macht das Berufungsgericht dem Schiffsführer von "H[REDACTED] Ne[REDACTED]" ferner zum Vorwurf, daß er nicht wenigstens gemäß § 43 Nr. 2 rechtzeitig akustisches Überholsignal gegeben habe. Die Behauptung der Anschlußrevision, der Schiffsführer von "H[REDACTED] Ne[REDACTED]" sei wegen des Westwindes "plötzlich" zur Erhöhung seiner Fahrgeschwindigkeit gezwungen worden, was das Berufungsgericht übersehen habe, findet in dem Sachverhalt keine Stütze; denn nach der Aussage des Schiffsführers von "H[REDACTED] Ne[REDACTED]" war der stürmische Westwind bereits aufgekommen, als "H[REDACTED] Ne[REDACTED]" bei "Haus K[REDACTED]" (km [REDACTED], 3) war. Ebenso unbegründet ist die Meinung der Anschlußrevision, das Unterlassen des akustischen Signals sei für den Zusammenstoß nicht kausal gewesen. Selbst wenn der Schiffsführer von "E[REDACTED]" trotz des Pfeilers die Möglichkeit gehabt haben sollte, den entgegenkommenden Talfahrer ständig im Auge zu behalten, wäre die rechtzeitige Signalabgabe zeitlich vor dem optisch wahrnehmbaren Beginn des

Überholens gelegen, so daß der Meinung des Berufungsgerichts, bei rechtzeitiger Abgabe eines solchen Signals hätte "E [REDACTED]" noch zurückbleiben können, aus Rechtsgründen nicht entgegengetreten werden kann.

Auch liegt es nahe, daß der Schiffsführer von "H [REDACTED] Ne [REDACTED]" infolge mangelnder Aufmerksamkeit das entgegenkommende MS "E [REDACTED]" nicht wahrgenommen hat, bevor es durch den Brückenpfeiler verdeckt wurde; denn der Schiffsführer von "G [REDACTED]" hat "E [REDACTED]" schon von weitem gesehen und der Schiffsführer von "E [REDACTED]" hat, als er noch unterhalb der Brücke war, das MS "H [REDACTED] Ne [REDACTED]" hinter dem Ge [REDACTED]-Zug wahrgenommen. In diesem Falle würde der Schiffsführer von "H [REDACTED] Ne [REDACTED]" auch gegen die Vorschrift des § 37 Nr. 2 über das Verbot der Kursänderung verstoßen haben, ohne daß er sich auf die Ausnahmenvorschrift des § 5 berufen könnte, da er durch ungenügendes Abstandhalten von dem Ge [REDACTED]-Zug erst die Gefahrenlage herbeigeführt hat. Diese Frage wird bei der Schuldabwägung zu prüfen sein. In jedem Fall hat die Schiffsführung von "H [REDACTED] Ne [REDACTED]" § 42 Nr. 1 verletzt, da sie sich nicht vergewisserte, daß die Überholung ohne Gefahr durchgeführt werden konnte.

V. Auch wenn unterstellt wird, daß für die Begegnung von "E [REDACTED]" mit dem Ge [REDACTED]-Zug unzweifelhaft hinreichend Raum zur Verfügung stand (darüber oben unter III 2), so ist ein schuldhaft ursächliches Verhalten der Schiffsführung von "E [REDACTED]" weiter unter folgenden Gesichtspunkten zu prüfen:

1. Das Berufungsgericht hält die "zügige Fahrt" des MS "E [REDACTED]" (nach den nicht bestrittenen Angaben seines

Schiffsführers 9 km/h) für fehlerhaft. Dem kann nicht zugestimmt werden. Eine zügige Fahrt war vielmehr im Hinblick auf das unstreitig unterhalb des Brückenpfeilers vorhandene Neerwasser geboten. Die Ansicht des Berufungsgerichts wird hier wieder von seinem rechtsfehlerhaften Standpunkt beeinflusst, daß die Schiffsführung von "E [REDACTED]" allgemein (ohne Berücksichtigung der besonderen Umstände des vorliegenden Falles) damit hätte rechnen müssen, daß ein Talfahrer den Ge [REDACTED]-Zug in der Brückenöffnung überholen würde. Wäre das der Fall gewesen, dann hätte "E [REDACTED]" überhaupt nicht in die Brückenöffnung einfahren dürfen. Dem ist aber nicht so. Vielmehr durfte die Schiffsführung von "E [REDACTED]" darauf vertrauen, daß ein Talfahrer nicht unter Mißachtung ihres Vorrechts den Ge [REDACTED]-Zug unter der Brücke überholen würde.

2. Nun ist freilich das Berufungsgericht der Meinung, der Schiffsführer von "E [REDACTED]" habe erkennen können, daß "H [REDACTED] Ne [REDACTED]" den Ge [REDACTED]-Zug überholen wolle, und daher mit der Vorbeifahrt an dem überholenden MS "H [REDACTED] Ne [REDACTED]" in der Brückenöffnung habe rechnen müssen. Da es nahe liegt, daß die Beweismwürdigung des Berufungsgerichts von seiner Verkenennung des Vorrechts des Bergfahrers beeinflusst wird, kann schon aus diesem Grund das angefochtene Urteil nicht aufrecht erhalten werden, soweit es ein schuldhaftes Verhalten der Schiffsführung von "E [REDACTED]" annimmt. Aber auch im übrigen genügen, wie die Revision zutreffend rügt, die tatsächlichen Feststellungen des Berufungsgerichts nicht, um ein schuldhaft ursächliches Verhalten dieser Schiffsführung anzunehmen. Dabei ist zu beachten, daß der Schiffseigner von "H [REDACTED] Ne [REDACTED]" für die Tatsachen, aus denen ein Schluß auf ein ursächliches Verschulden der Schiffsführung von "E [REDACTED]" hergeleitet werden soll, beweispflichtig ist.

Das Berufungsgericht hat ausgeführt: Wenn die Kollision erst in Höhe des Achterschiffs des Kahn "de Gr [REDACTED]" erfolgt sein sollte, so müßte doch von "E [REDACTED]" aus schon ein gutes Stück vor der Brücke objektiv klar erkennbar gewesen sein, daß das MS "H [REDACTED] Ne [REDACTED]" zur Überholung des Talzuges angesetzt habe; dieses Schiff habe erst genügend seitlich herausgefahren sein müssen, was für die entgegenfahrende "E [REDACTED]" schon Warnung genug gewesen sei, und es habe aus dem üblichen Abstand vom Anhang des Talzuges völlig aufgelaufen sein müssen. Auch habe der Schiffsführer von "E [REDACTED]" mit der stark beschränkten Handlungsfreiheit von "H [REDACTED] Ne [REDACTED]" rechnen müssen, da der kräftige Westwind den leeren Talmotor leicht nach Steuerbord habe hinüberdrücken können; die nicht gerade glaubwürdige Behauptung des Schiffsführers von "E [REDACTED]", es sei windstill gewesen, beruhe mindestens auf einer fahrlässigen Annahme.

Die Revision bemängelt mit Recht, daß das Berufungsgericht keine Feststellungen getroffen habe, aus denen der Schluß gerechtfertigt sei, daß "E [REDACTED]" in einem Zeitpunkt in die Brücke eingefahren sei, als festgestanden habe, daß "H [REDACTED] Ne [REDACTED]" den Überholvorgang einleitete, oder daß "E [REDACTED]" nach dem durch die Stromkrümmung erschwerten Erkennbarwerden dieses Manövers die Durchfahrt ohne eigene Gefährdung (rechtsrheinisch Neerwasser unterhalb der Brücke, linksrheinisch Hang wegen der Stromkrümmung mit der Gefahr eines Zusammenstoßes mit dem Ge [REDACTED]-Zug) hätte abbrechen können. Die Revision hat dazu ausgeführt: Aus dem unstreitigen Sachverhalt ergebe sich, daß die Geschwindigkeit

von "H[REDACTED] Ne[REDACTED]" etwa 15 km/h über Grund und die von "E[REDACTED]" 9 km/h gewesen sei, beide Schiffe sich demnach mit 24 km/h genähert hätten. Die Vordersteven der beiden Schiffe seien daher eine Minute vor dem Zusammenstoß noch 400 m voneinander entfernt gewesen, nämlich der Bug von "E[REDACTED]" 150 m und der Bug von "H[REDACTED] Ne[REDACTED]" 250 m vom Kollisionsort aus gerechnet. Die Ausführungen im angefochtenen Urteil ergäben nicht, daß das MS "Ne[REDACTED]" schon eine Minute vor dem Unfall, als es noch mehr als 250 m mit seinem Bug von der Brücke entfernt gewesen sei, eine so deutliche Kursänderung nach Steuerbord vorgenommen habe, daß sein Manöver als Beginn eines Überholmanövers habe erkannt werden müssen. Habe aber "H[REDACTED] Ne[REDACTED]" erst später als eine Minute vor dem Zusammenstoß zum Überholen angesetzt, so habe "E[REDACTED]" nichts unternehmen können, ohne sich selbst noch schwerer zu gefährden.

Die Ausführungen der Revision sind nicht ohne weiteres von der Hand zu weisen. Jedenfalls fehlen genügende tatsächliche Feststellungen des Berufungsgerichts, um die Schlüssigkeit seiner Annahme, der Schiffsführer von "E[REDACTED]" habe "ein gutes Stück vor der Brücke", das heißt in einem Zeitpunkt, in dem er ohne Gefährdung seines eigenen Schiffes abstoppen konnte, das (verkehrswidrige) Überholmanöver von "H[REDACTED] Ne[REDACTED]" erkennen können. Daß "H[REDACTED] Ne[REDACTED]" rechtzeitig die Überholflagge gesetzt habe und "E[REDACTED]" wenigstens hieraus die Absicht des Überholens habe erkennen können, ist vom Berufungsgericht nicht festgestellt.

Auch die Ansicht des Berufungsgerichts, der Schiffsführer von "E[REDACTED]" habe wegen des kräftigen Westwindes mit einer stark beschränkten Handlungsfreiheit von "H[REDACTED] Ne[REDACTED]" rechnen müssen, hält der rechtlichen Nachprüfung

nicht stand. Es fragt sich schon, ob hierin nicht eine Überspannung der Sorgfaltspflicht des Bergfahrs liegt, zumal "H. Ne." sich selbst in diese Zwangslage gebracht hat. Auch hier fehlen Feststellungen darüber, in welchem Zeitpunkt "E." die Zwangslage von "H. Ne." hätte erkennen müssen; das Berufungsgericht hält es für wahrscheinlich, daß mindestens in der entscheidenden letzten Phase vor dem Unfall der Brückenpfeiler die gegenseitige Sicht genommen habe, unterläßt aber eine Feststellung darüber, wann "E." erkennen konnte, daß der Abstand zwischen "H. Ne." und dem vorausfahrenden Gestmann-Zug sich so verringert hatte, daß "E." nunmehr mit einer verkehrswidrigen Überholung rechnen mußte. Der Senat braucht daher nicht zu der wohl nur nach Anhörung eines Sachverständigen zu entscheidenden Frage Stellung zu nehmen, ob bei böigem Winde nicht die Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit, sondern nur die entsprechende Ruderstellung das gegebene Aushilfsmittel ist, und inwiefern der Schiffsführer von "E." trotzdem mit der Beibehaltung der von ihm etwa wahrgenommenen hohen Fahrgeschwindigkeit von "H. Ne." rechnen mußte. Ebenso wenig bedarf es eines Eingehens auf die (unbegründeten) Angriffe der Revision gegen die Annahme des Berufungsgerichts, der Schiffsführer von "E." habe den starken Westwind erkennen müssen.

3. Die Anschlußrevision sieht ein Verschulden von "E." darin, daß dieses Schiff vor der Brückeneinfahrt in die Neerströmung unterhalb des Brückenpfeilers geraten und infolgedessen mit schräg linksrheinisch gerichtetem Kopf auf "H. Ne." "zugeschossen" sei. Die Anschlußrevision rügt, daß im angefochtenen Urteil darüber keine Feststellung getroffen sei. Das Berufungsgericht; das insoweit nur von dem "Eindruck" spricht, den der Schiffsführer von "H. Ne." gehabt habe, wird sich mit den widerspre-

chenden Zeugenaussagen auseinandersetzen und unter Beachtung der Beweislast des Schiffseigners und Schiffsführers von "H[REDACTED] Ne[REDACTED]" seine Feststellung treffen müssen. Auch wird zu prüfen sein, ob ein in dieser Richtung etwa schuldhaftes Verhalten des Schiffsführers von "E[REDACTED]" für den Unfall ursächlich war.

VI. Nach all dem ist das ursächliche Verschulden der Schiffsführung von "H[REDACTED] Ne[REDACTED]" rechtlich einwandfrei festgestellt, während das ursächliche Verschulden der Schiffsführung von "E[REDACTED]" weiterer Prüfung bedarf.

Sollte das Berufungsgericht wiederum zu einer Schuld-feststellung hinsichtlich der Schiffsführung von "E[REDACTED]" kommen, so wird es bei der Schuldabwägung beachten müssen, daß die Schiffsführung von "H[REDACTED] Ne[REDACTED]" allein schon deshalb in erheblich überwiegender Weise schuldhaft die Ursache für den Zusammenstoß gesetzt hat, weil sie das Vorrecht von "E[REDACTED]" mißachtet hat. Daraus ergibt sich jetzt schon, daß die Anschlußrevision unbegründet ist, während das Urteil auf die Revision unter entsprechender Zurückverweisung der Sache an das Berufungsgericht insoweit aufgehoben werden mußte, als die Klage abgewiesen worden ist.

Soweit über die Kosten des zweiten und dritten Rechts-

zuges entschieden worden ist, beruht die Entscheidung auf
§ 97 ZPO.

Dr.Nastelski Dr.Kuhn Dr.Nörr Dr.Haager Dr.Reinicke