

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 156/65

URTEIL

Verkündet am

9. Oktober 1967
Heil,
Justizobersekretär
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

1. der Vereinigten S- -Rheinreedereien GmbH, vertreten durch ihren Geschäftsführer in D- -Ru- , August-H- -Straße ,
2. des Kapitäns Georg Ho- in K- -Ke- , R- -straße ,

Beklagten und Revisionskläger,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. -

gegen

1. die Firma de G- & Co. GmbH, vertreten durch ihren Geschäftsführer in D- -Ru- , August-H- -Straße ,

Klägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. -

2. die Firma J- -Ge- in Ro- , Ha- str. , Streithelferin zu 1,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt -

3. die Communauté de Navigation Française Rh- in St- , vertreten durch die Compagnie Générale pour la Navigation du Rhin GmbH in D- -Ru- , C- -straße ,

Streithelferin zu 2,

- Prozeßbevollmächtigte: Rechtsanwälte Dr. - und Dr. - .

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 9. Oktober 1967 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Dr. Fischer und der Bundesrichter Dr. Kuhn, Dr. Nörr, Fleck und Stimpel

für Recht erkannt:

Die Revision der Beklagten gegen das Urteil des Rheinschiffahrtsobergerichts in Köln vom 28. Mai 1965 wird zurückgewiesen.

Die Kosten des Revisionsverfahrens einschließlich der Kosten der Nebeninterventionen werden den Beklagten als Gesamtschuldner auferlegt.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Klägerin ist Eignerin des Schleppkahns "de G-29" (1342 t). Sie macht mit der Klage auf Grund eigenen und übertragenen Rechts Ersatzansprüche in Höhe von 89.991,50 DM nebst Zinsen wegen Schäden geltend, die ihr selbst, den Ladungsbeteiligten und Mitgliedern der Besatzung infolge einer Kollision ihres Kahns mit dem Schubverband "Rudolf O-" am 17. Dezember 1962 bei Rees etwas unterhalb Rheinkm 836 erwachsen sind. Ausrüsterin des Schubverbandes ist die Beklagte zu 1, verantwortlich geführt wurde er durch den Beklagten zu 2.

SK "de G-29" befand sich mit 1007 t Ladung auf der Bergfahrt, und zwar als Anhang Nr. 2 im Schleppzug des

Bootes "Sp[REDACTED]". Auf Nr. 1 hing der ebenfalls beladene, aber wesentlich kleinere Kahn "Da[REDACTED] 81". Der Schleppzug fuhr ganz rechtsrheinisch an den Kribben hoch. Er wurde zur Zeit des Unfalls an seiner Steuerbordseite durch das der Streithelferin zu 1 gehörige kleine MS "W[REDACTED]" (498 t) überholt. Linksrheinisch fuhr ein größerer Schleppzug mit dem Boot "Od[REDACTED]" und den beladenen Kähnen "Ma[REDACTED] 1" (Nr. 1), "K[REDACTED]" (Nr. 2), "T[REDACTED]" (Nr. 3) und "B[REDACTED]" (Nr. 4) zu Berg. Dieser wurde an seiner Backbordseite überholt durch das der Streithelferin zu 2) gehörige MS "Ra[REDACTED]" (956 t, 73,5 m lang, 8,20 m breit) mit dem beladenen Kahn "L[REDACTED] 10" (850 t) auf 150 m Stranglänge im Anhang.

Der Schubverband kam in der dortigen Linksbiegung des Stromes leer zu Tal, und zwar in folgender amtlich zugelassenen und auch sonst üblichen Formation: Das Schubboot "Rudolf O[REDACTED]" (59 t, 2 x 600 PS) schob zwei nebeneinander gekoppelte, 70 m lange Leichter und hatte zwei weitere, gleich lange Leichter rechts und links derart gemeert, daß das vordere Ende dieser Leichter mit dem Kopf des Schubbootes gleich lag und zugleich teilweise gegen die Achterteile der vorderen Leichter anlag. Der Schubzug hatte eine Gesamtlänge von 140 m und eine Gesamtbreite von 27,50 m.

Er wollte zwischen dem linksrheinischen Bergzug "Ra[REDACTED]" und dem rechtsrheinischen MS "W[REDACTED]", das sich zu dieser Zeit in Höhe des Schleppbootes "Sp[REDACTED]" befand, passieren, geriet jedoch mit dem achteren Steuerbordleichter gegen "W[REDACTED]", streifte sodann leicht den Kahn "Da[REDACTED]" und fuhr mit dem vorderen Teil des achteren Steuerbordleichters gegen den Steuerbordbug des Kahns "de G[REDACTED] 29". Dabei riß der Leichter ab. "de G[REDACTED] 29", MS "W[REDACTED]" und der abgerissene Leichter wurden erheblich beschädigt.



Die Klägerin und ihre Nebenintervenientinnen sind der Auffassung, zu dem Unfall sei es allein dadurch gekommen, daß der Schubzug infolge falscher Steuerung und unzureichender Steuerfähigkeit in der Flußkrümmung in den Hang verfallen und in eine starke Schräglage geraten sei.

Die Beklagten bestreiten, daß der Schubverband fehlerhaft navigiert habe; sie sind der Ansicht, der Unfall sei nur durch das fehlerhafte Verhalten der Bergfahrt, insbesondere der beiden Überholer MS "W[REDACTED]" und MS "Ra[REDACTED]" verursacht worden, die dem dem Hang und dem starken Seitenwind ausgesetzten leeren Schubverband nicht ausreichend Platz gelassen hätten.

Das Rheinschiffahrtsgericht hat die Klage dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Die Berufung der Beklagten hatte keinen Erfolg. Mit der Revision, um deren Zurückweisung die Klägerin und ihre Nebenintervenienten bitten, wollen die Beklagten die Abweisung der Klage erreichen.

Entscheidungsgründe:

I. Das Berufungsgericht führt aus:

Möge auch im Unfallbereich im allgemeinen mit etwa 200 m befahrbarem Wasser gerechnet werden können, so habe doch damals bei dem nicht besonders günstigen Wasserstand die Schifffahrt nur innerhalb der 150 m breiten Fahrrinne, die rechtsrheinisch verlaufe, die Gewähr sicheren Fahrens gehabt. Der Schubverband habe an sich wegen des Hanges und des vom linken Ufer her wehenden Seitenwindes, der auf die leeren Fahrzeuge gedrückt habe, möglichst hoch von oben her

die Innenseite der starken Linkskrümmung des Stromes anhalten müssen, ohne jedoch die linksrheinischen Bergfahrer auf den aus dem linken Ufer vorspringenden Grund zu drücken.

Die beiden äußeren Schleppzüge "Sp[REDACTED]" und "Od[REDACTED]" sowie MS "W[REDACTED]" seien etwa gleich schnell gefahren, Anhang Nr. 3 des Od[REDACTED]-Zuges etwa auf gleicher Höhe mit dem MS "W[REDACTED]" und dem Boot "Sp[REDACTED]". Der "Ra[REDACTED]"-Schleppzug sei beträchtlich schneller gefahren. In der ersten Phase des Unfallgeschehens habe sich MS "Ra[REDACTED]" in Höhe von Nr. 3 oder schon etwas höher, und zwar in einem seitlichen Abstand von 25 bis 35 m von Nr. 3 befunden. Damit habe der Durchfahrtraum für den Talzug etwa 40 m betragen. Der Talzug habe, als er diese Sachlage klar übersehen habe, seine Fahrt zunächst in Fahrwassermitte fortgesetzt. Unterdessen seien die linksrheinischen Schleppzüge näher zum linken Ufer beigegangen, der Talzug habe Kurs zur Innenseite der Krümmung genommen, so daß er bei Erreichen des Schleppzuges "Od[REDACTED]" fast zwerch im Revier gelegen habe. Er sei ganz nahe an "Ra[REDACTED]" vorbeigegangen, habe aber seine Achterhälfte nicht mehr über die Fahrwassermitte hinaus bringen können, als er nunmehr gezwungenermaßen versucht habe, sich aufzustrecken. Während in der zweiten Phase des Unfallgeschehens (Anhang "L[REDACTED] 10" des "Ra[REDACTED]"-Zuges in gleicher Höhe mit Nr. 3 des "Od[REDACTED]"-Zuges) der Durchfahrtraum 50 bis 60 m betragen habe, habe er sich dann in der dritten Phase, als der "L[REDACTED] 10" bereits an den drei in gleicher Höhe fahrenden Bergfahrern vorbeigewesen sei, auf 100 bis 120 m verbreitert. Das Boot "Sp[REDACTED]" und das MS "W[REDACTED]" seien zum rechten Ufer ausgewichen, aber später als die linksrheinischen Schleppzüge beigegangen. Der in der dritten Phase mehr gestreckt liegende

Schubzug sei durch Hang und Seitenwind an dieser gefährlichen Stromstelle gegen die rechtsrheinischen Bergfahrer getrieben worden. Durch den Anprall an "W [REDACTED]" sei der Talzug mit seinem Achterteil von diesem Fahrzeug abgewiesen worden und sei infolgedessen, mit der Spitze nach Steuerbord gerichtet, gegen den Kahn "de G [REDACTED] 29" geraten, nachdem er vorher ziemlich platt am ersten Anhang von "Sp [REDACTED]", dem Kahn "D [REDACTED] 81", vorbeigestreift sei.

Hiernach, so meint das Berufungsgericht, sei es ungeklärt geblieben, ob die Kollision mit "W [REDACTED]" und "de G [REDACTED] 29" darauf zurückzuführen sei, daß der Talzug zu spät die linksrheinischen Bergzüge angehalten habe, oder darauf, daß "Ra [REDACTED]" und "W [REDACTED]" unzulässigerweise überholten und den für den Talzug notwendigen Durchfahrtsraum nicht rechtzeitig freigemacht hätten.

Da der Talfahrer den Kahn "de G [REDACTED] 29" am äußersten Rand des noch fahrbaren Wassers angefahren habe, spreche der Beweis des ersten Anscheins für ein Verschulden der Schiffsführung des Talzuges. Dieser Anscheinsbeweis sei nicht entkräftet worden.

Ein Mitverschulden der Führung des Kahns "de G [REDACTED] 29" liege nicht vor. Es sei durchaus üblich, daß die Bergfahrt im Unfallbereich auch die rechte Stromseite benutze. Der schwer beladene Kahn sei so weit wie möglich bis an die Kribben ausgewichen; jedenfalls sei das Gegenteil nicht bewiesen.

II. Abgesehen von unzulässigen Angriffen gegen die Beweiswürdigung des Berufungsgerichts wendet sich die Revision

gegen die Annahme des Rheinschiffahrtsobergerichts, für das Verschulden der Schiffsführung des Talfahrers spreche ein Anscheinsbeweis, der von den Beklagten nicht entkräftet worden sei.

III. Auf den Anscheinsbeweis kommt es nicht an, da nach dem im angefochtenen Urteil festgestellten Sachverhalt die Führung des Talzuges den Zusammenstoß mit dem de G [REDACTED]-Kah mitverschuldet hat.

Mit Recht ist das Berufungsgericht der Ansicht, der richtige Kurs des leeren Schubverbandes wäre gewesen, schon von weit oben her in dem Zeitpunkt, als er seinen Kurs für die Vorbeifahrt an den Bergfahrern habe bestimmen müssen, wegen des Hangs und des Seitenwindes die Innenseite der starken Linkskrümmung möglichst nahe anzuhalten. Diese Pflicht bestand insbesondere mit Rücksicht auf die rechtsrheinische Bergfahrt, die einer Kollisionsgefahr unmittelbar ausgesetzt war, wenn der Talzug mehr als unvermeidbar im Hang und Seitenwind verfiel. Der Talfahrer ist daher einen falschen Kurs gefahren, als er in dem genannten Zeitpunkt seinen Fahrtweg in der Mitte des Fahrwassers fortsetzte, was dazu führte, daß es ihm, als er verspätet den richtigen Kurs einschlug, trotz scharfen Anhaltens des MS "Ra [REDACTED]" nicht mehr möglich war, beim Aufstrecken seinen Steuerbord-Achterleichter vor dem Zusammenstoß mit der Bergfahrt zu bewahren. Entgegen der Ansicht des Berufungsgerichts kann sich der Talfahrer zu seiner Entschuldigung nicht darauf berufen, daß in der ersten Phase des Unfallgeschehens der Ra [REDACTED]-Bergzug soweit aus dem linken Ufer fuhr, daß nur eine Durchfahrtsbreite von 40 m zur rechtsrheinischen Bergfahrt vorhanden war. Der Talfahrer konnte und mußte nach nautischer Erfahrung damit rechnen, daß ihm

die linksrheinische Bergfahrt entsprechend ihrer sich aus § 38 Nr. 1 RhSchPVO (für das überholende MS "Ravel" zusätzlich aus §§ 37 Nr. 1, 42 Nr. 1 S. 1 RhSchPVO) ergebenden Pflicht rechtzeitig Platz machen werde, wenn er den für ihn nautisch gebotenen Kurs einschlug. Er mußte möglichst frühzeitig den richtigen Kurs nehmen, um die Bergfahrer, insbesondere das MS "Ra[REDACTED]", das nach der Feststellung im angefochtenen Urteil zum "Odin"-Schleppzug einen Seitenabstand von 25 bis 35 m innehielt, über seinen Kurs klar ins Bild zu setzen, damit diese die erforderlichen Maßnahmen (nahes Beigehen, Zurückfallenlassen) rechtzeitig ergriffen hätten. Es ist kein unzulässiges Beiseitedrücken eines überholenden Bergfahrers, wenn der Talfahrer den nach nautischen Regeln für ihn erforderlichen Kurs einschlägt und damit den überholenden Bergfahrer veranlaßt, das Überholen abubrechen. Denn der Begegnende hat das Vorrecht vor dem Überholenden (BGH VersR 1960, 594). Der Talfahrer hätte daher schon vor der Begegnung mit dem Boot "Od[REDACTED]" mit seinem 27,5 m breiten Verband in leichter Schräglage in der linken Fahrwasserhälfte hart an der Fahrwassermitte fahren müssen. Dann wäre für alle Bergfahrer, insbesondere für "Ra[REDACTED]", die Situation von vorneherein klar gewesen. Es hätte sich dann der im linksrheinischen Fahrwasser geringere Hang auf den in leichter Schräglage befindlichen Schubverband nicht so stark auswirken können, das Verfallen bis fast an die Grenze des rechtsrheinischen Fahrwassers und damit die Kollision mit "W[REDACTED]" und "de G[REDACTED] 29" wären vermieden worden. Für seinen Navigationsfehler hat der Talfahrer einzustehen.

Es spielt in diesem Rechtsstreit keine Rolle, daß, wie in den Urteilen vom 23. Oktober 1967 II ZR 144, 145/65

dargelegt, die Schiffsführung von "Ra[REDACTED]" ein höheres und die von "W[REDACTED]" ein gleiches Verschulden wie den Talfahrer trifft. Dies ist nur für die Ausgleichspflicht unter den schuldigen Schiffen von Bedeutung. Der Führung des Kahns "de G[REDACTED] 29" ist, wie das Berufungsgericht zutreffend ausführt, ein fehlerhaftes nautisches Verhalten nicht vorzuwerfen. Der Klägerin haften die Beklagten als Gesamtschuldner nach § 92 BSchG, §§ 735, 739 Abs. 2 HGB, §§ 4 Abs. 1, 114 BSchG, §§ 823 Abs. 1, 840 Abs. 1 BGB.

IV. Hiernach war die Revision mit der Kostenfolge aus §§ 97 Abs. 1, 100 Abs. 4, 101 Abs. 1 ZPO zurückzuweisen.

Dr. Fischer

Dr. Kuhn

Dr. Nörr

Fleck

Stempel