

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 178/68

URTEIL

Verkündet am
10. Dezember 1970
Kaufmann,
Justizangestellte

**als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle**

in dem Rechtsstreit

der Schiffsgemeinschaft R[REDACTED], bestehend aus:

1. Gertrud R[REDACTED], H[REDACTED],
2. Richard R[REDACTED], H[REDACTED],
3. Robert R[REDACTED], H[REDACTED],

Beklagte und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

gegen

die Firma V[REDACTED] Mij. "S[REDACTED]", N.V., R[REDACTED]

Klägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 10. Dezember 1970 unter Mitwirkung der Bundesrichter Liesecke, Dr. Schulze, Fleck, Stimpel und Dr. Kellermann

für Recht erkannt:

Die Revision gegen das Urteil des Schiffahrts- obergerichts Karlsruhe vom 26. November 1968 wird auf Kosten der Beklagten zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Klägerin ist Versicherer des MS "Pieterrella" (40,57 m lang, 6,24 m breit, 323 t, 150 PS). Die Beklagten sind Eigner des MS "Karl Robert" (67 m lang, 8,20 m breit, 847 t, 560 PS), das am Unfalltag vom Beklagten zu 3 verantwortlich geführt wurde.

Am 7. Mai 1963 stieß MS "Pieterrella" gegen 21.30 Uhr bei der Ausfahrt aus dem unteren Vorhafen der Schleuse Meidelberg mit seinem Steuerbordvorschiff gegen den 32 bis 33 m unterhalb des Kopfes der rechten Leitmauer des Vorhafens stehenden Dalben und anschließend mit dem Backbordvorschiff gegen das Backbordhinterschiff von MS "Karl Robert".

- 3 -

MS "Pieterrella", das sich leer auf Fahrt neckarabwärts befand, war zuvor gemeinsam mit MS "Westschiffahrt 31" in der rechten (wasserseitigen) Kammer der Schleuse Heidelberg zu Tal geschleust worden und hatte die Schleusenammer nach MS "Westschiffahrt 31" verlassen. Im Unterwasser der Schleuse lagen zu dieser Zeit am linken Ufer das MS "Rhenus 101" und unterhalb von diesem der SK "Stromeyer 2". Während der Ausfahrt der beiden talwärts geschleusten Schiffe näherte sich bergwärts im Unterwasser der Schleuse das beladene MS "Karl Robert", welches zur Bergschleusung auf den Startplatz des Vorhafens vorfahren wollte. Nachdem MS "Westschiffahrt 31" unterhalb des Liegeplatzes von MS "Rhenus 101" störungsfrei Backbord über Backbord an MS "Karl Robert" vorbeigefahren war, geriet das dem MS "Westschiffahrt 31" nachfolgende MS "Pieterrella" zunächst an den Dalben und sodann, durch den Anprall auf den Dalben nach Backbord abgewiesen, gegen MS "Karl Robert". MS "Pieterrella" und der Dalben wurden dabei beschädigt.

Die Klägerin begehrt aus abgetretenem und übergegangenem Recht Ersatz des dem Eigner von MS "Pieterrella" entstandenen Unfallschadens, den sie mit 20.543,83 DM beziffert.

Sie wirft der Führung von MS "Karl Robert" vor, beim Umfahren des stillliegenden MS "Rhenus 101" zu weit nach Backbord abgekommen zu sein, so daß für MS "Pieterrella" keine ausreichende Durchfahrtsbreite mehr zur Verfügung gestanden habe. Dadurch sei MS "Pieterrella" gezwungen gewesen, nach Steuerbord auszuweichen, um einen Kopf-vor-Kopf-Zusammenstoß zu vermeiden.



Die Beklagten bestreiten ein Verschulden an dem Schiffsunfall. Sie tragen vor, für die Begegnung zwischen MS "Karl Robert" und "MS Pieterrella" sei genügend Raum vorhanden gewesen, denn MS "Karl Robert" habe bei der Vorbeifahrt von MS "Pieterrella" in einem Seitenabstand von 0,5 m neben MS "Rhenus 101" vorübergehend stillgelegen.

Das Schiffsgerichtsgericht hat den Klageanspruch dem Grunde nach zu 2/3 für gerechtfertigt erklärt. Das Schiffsanrtsobergericht hat der Klage dem Grunde nach in vollem Umfange stattgegeben. Mit der Revision verfolgen die Beklagten ihren Klageabweisungsantrag weiter. Die Klägerin beantragt, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

I. 1. Das Berufungsgericht stellt zum Unfallhergang fest:

Das zu Berg kommende MS "Karl Robert" habe die stillliegenden Schiffe SK "Stromeyer 2" und MS "Rhenus 101" umfahren, um an den Startplatz zu gelangen. Der Unfall habe sich ereignet, als MS "Karl Robert" langsam etwa auf gleicher Höhe an MS "Rhenus 101" vorbeigefahren sei. Das 8,20 m breite MS "Rhenus 101" habe an der das linke Ufer bildenden Spundwand mit dem Vorschiff in Höhe des Dalbens gelegen, der 35 m vom linken Ufer entfernt sei. Während des Umfahrens von MS "Rhenus 101" sei MS "Karl Robert" sehr nahe an das entgegenkommende MS "Pieterrella" geraten, so daß dieses Schiff seinen Kurs nach Steuerbord ändern mußte und dabei an den Dalben geprallt sei.

2. Das Berufungsgericht lastet der Führung von MS "Karl Robert" einen Verstoß gegen § 37 Nr. 1 BSchSO an, weil für die Vorbeifahrt an MS "Rhenus 101" und die gleichzeitige Begegnung mit MS "Pieterrella" unzweifelhaft hinreichender Raum nicht vorhanden gewesen sei. Es führt hierzu aus: Für eine Begegnung im Bereich der Engstelle, die durch das am linken Ufer stillliegende MS "Rhenus 101" und den in Verlängerung der rechten Leitmauer stehenden Dalben gebildet wurde, habe eine Fahrwasserbreite von höchstens 27,5 m zur Verfügung gestanden. Unter Berücksichtigung der Schiffsbreiten von MS "Karl Robert" (8,20 m) und MS "Pieterrella" (6,24 m) sei ein freier Raum von rund 13 m verblieben. Bei der zur Unfallzeit herrschenden Dunkelheit habe MS "Pieterrella" zu dem dunkel gestrichenen Dalben einen Sicherheitsabstand von 3 bis 4 m benötigt, wodurch sich der zwischen den drei Schiffen verbleibende freie Raum auf insgesamt 9 bis 10 m vermindert habe. Für die Vorbeifahrt an MS "Rhenus 101" und die gleichzeitige Begegnung mit MS "Pieterrella" sei damit für MS "Karl Robert" jeweils nur ein Seitenabstand von wenigen Metern verblieben, der bei Nacht keine ausreichende Sicherheit für eine gefahrlose Begegnung gewährt habe. Daß die vorangegangene Begegnung mit MS "Westschiffahrt 31" unfallfrei verlief, könne die Führung des Bergfahrs nicht entlasten, weil diese Begegnung weiter talwärts an einer Stelle erfolgt sei, wo das Fahrwasser bereits breiter als 35 m war und durch den Dalben nicht mehr behindert wurde.

Außerdem habe die Führung von MS "Karl Robert" gegen § 4 BSchSO verstoßen, weil sie nicht unterhalb der Still-
lieger bis zur Beendigung der Vorbeifahrt der beiden Tal-

fahrer verhielt und vor der Begegnung mit MS "Pieter-nella" zu nahe an dieses Schiff herangekommen sei.

II. Die Revision greift diese Feststellungen und ihre rechtliche Würdigung durch das Berufungsgericht ohne Erfolg an.

1. Nach § 37 Nr. 1 BSchSO ist eine Begegnung nur gestattet, wenn das Fahrwasser unter Berücksichtigung aller örtlichen Umstände und des übrigen Verkehrs unzweifelhaft hinreichenden Raum für die Vorbeifahrt gewährt.

a) Das Berufungsgericht hat aus den von ihm getroffenen Feststellungen über die vorhandene Durchfahrtsbreite und der Breite der beteiligten Schiffe unter Berücksichtigung der bei Dunkelheit einzuhaltenden Sicherheitsabstände rechtlich fehlerfrei ermittelt, daß die Voraussetzungen der genannten Bestimmung für eine Begegnung im Bereich der Engstelle nicht gegeben waren.

b) Die Frage, ob ein freibleibender Raum von insgesamt 9 bis 10 m bei Dunkelheit als unzweifelhaft hinreichend für eine alltäglich vorkommende Begegnung in einem Schleusenvorhafen angesehen werden kann, konnte das Schiffahrtsobergericht aus eigener Sachkunde entscheiden. Entgegen der Rüge der Revision brauchte es das hierzu beantragte Sachverständigengutachten nicht zu erheben.

2. Ohne Erfolg wendet sich die Revision gegen die Annahme des Berufungsgerichts, MS "Karl Robert" habe die Vorbeifahrt der Talfahrer unterhalb der Stillieger abwarten müssen. Sie ist der Auffassung, eine Wartepflicht hätte sich für den Bergfahrer nur ergeben können, falls

die durch MS "Rhenus 101" und den Dalben gebildete Engstelle als Fahrwasserenge im Sinne des § 41 BSchSO anzusehen sei, was das Berufungsgericht zu Recht verneint habe. Unter Fahrwasserenge i.S. des § 41 BSchSO ist nur eine von Natur aus bestehende Verengung des Fahrwassers zu verstehen. Wird dagegen das Fahrwasser durch stillliegende Schiffe so verengt, daß unzweifelhaft hinreichender Raum für die Vorbeifahrt nicht vorhanden ist, dann gelten für das Begegnen nicht § 41, sondern §§ 37 bis 40 BSchSO (BGH VersR 66, 57). Aus § 37 Nr. 1 BSchSO allein ist allerdings nicht zu entnehmen, ob der Bergfahrer oder aber der Talfahrer an einer durch Stillieger verengten Stelle, die eine Durchfahrt nur für eines der begegnenden Schiffe erlaubt, wartepflichtig ist. Im Streitfall ergab sich eine Wartepflicht für MS "Karl Robert" jedoch aus § 37 Nr. 1 BSchSO in Verbindung mit §§ 4, 3b Nr. 1 Abs. 1 BSchSO. Als Bergfahrer mußte MS "Karl Robert" dem Talfahrer einen geeigneten, also insbesondere gefahrlosen Weg für die Begegnung freilassen. Hinzu kommt, daß die Stillieger in der von MS "Karl Robert" benutzten linken Fahrwasserhälfte lagen. In einem solchen Falle muß der Bergfahrer, dem auf seiner Fahrwasserseite der Weg durch Stillieger versperrt ist, dem Talfahrer die Vorfahrt lassen (vgl. BGH VersR 66, 57).

3. Das Berufungsgericht stellt fest, daß MS "Karl Robert" während der Vorbeifahrt an MS "Rhenus 101" mit seiner Backbordseite 10 bis 12 m von der rechten Leitmauer des Schleusenvorhafens entfernt gewesen sei. Es legt dieser Feststellung die Angaben des Schiffsführers Raudenbusch von MS "Karl Robert" zugrunde, was verfahrensrechtlich nicht zu beanstanden ist. Hieraus ergibt sich folgerichtig ein - von der Revision als nicht festgestellt

gerügter - Abstand von 6,60 bis 8,60 m zwischen der Steuerbordseite von MS "Karl Robert" und der Backbordseite von MS "Rhenus 101" (unter Berücksichtigung der Breiten dieser Schiffe von je 8,20 m bei einer Gesamtfahrwasserbreite von 35 m). Entgegen dem weiteren Revisionsangriff ist damit gleichzeitig ein zu dichtes Ankommen an MS "Pieterella" rechtlich fehlerfrei festgestellt. Ohne ein Ausweichen nach Steuerbord wären dem 6,24 m breiten MS "Pieterella" zum Durchfahren zwischen der Backbordseite von MS "Karl Robert" und der Leitmauer bzw. dem in Verlängerung der Leitmauer stehenden Dalben Sicherheitsabstände von je höchstens 2,88 m verblieben $(12 \text{ m} - 6,24 \text{ m}) : 2$. Das ist unbedenklich als zu gering angesehen worden.

III. 1. Im Gegensatz zum Schiffahrtsgericht hat das Berufungsgericht dem Talfahrer, dessen Schiffsführer den Abstand seines Schiffes zu MS "Karl Robert" im Zeitpunkt des Anpralls an den Dalben mit 3 bis 5 m angegeben hat, nicht als Mitverschulden angerechnet, daß er den Bergfahrer nicht näher angehalten hat. Nach der rechtlich unbedenklichen Auffassung des Berufungsgerichts handelte es sich bei dem Entschluß der Führung von MS "Pieterella", über die Fahrwassergrenze nach Steuerbord auszuweichen, um einen Kopf-vor-Kopf-Zusammenstoß zu vermeiden, um eine durch das nautisch falsche Verhalten des Bergfahrers veranlaßte Maßnahme des letzten Augenblicks, die auch dann, wenn sie falsch war, als schuldlos anzusehen ist. Das gegenteilige Vorbringen der Revision, der Talfahrer habe schon frühzeitig die Lage im Revier überblicken können, so daß von einer Maßnahme des letzten Augenblicks nicht gesprochen werden könne, beachtet nicht hinreichend, daß die Führung von MS "Pieterella" zunächst nicht damit zu

rechnen brauchte, der Bergfahrer werde seiner Wartepflicht nicht nachkommen und zudem nach der verbotswidrigen Einfahrt in die Engstelle zu weit nach Backbord abkommen.

2. Die Beklagten haben ferner behauptet, den Talfahrer treffe auch deswegen ein Mitverschulden an dem Schiffsunfall, weil MS "Piaternella", wie sich aus Art und Höhe der entstandenen Schäden ergebe, eine Fahrtstufe gehabt habe, die weit über der für Talfahrer an dieser Stelle üblichen und angemessenen Geschwindigkeit lag. Zum Beweis haben sie die Erhebung eines Sachverständigengutachtens beantragt. Dieses Vorbringen hat das Berufungsgericht jedoch gemäß § 279 Abs. 1 ZPO als verspätet zurückgewiesen, weil es erstmals im zweiten Rechtszug mit Schriftsatz vom 18. September 1968 nach Ablauf der Berufungsbegründungsfrist und nach Anberaumung des auf den 5. November 1968 festgesetzten Termins zur mündlichen Verhandlung geltend gemacht worden sei, obwohl den Beklagten die Schäden, aus denen nunmehr Schlüsse auf die Geschwindigkeit des Schiffes gezogen werden sollten, bereits zu Beginn des ersten Rechtszuges bekannt gewesen seien.

Das ist im Ergebnis rechtlich nicht zu beanstanden. Entgegen der Rüge der Revision kann dem Berufungsgericht insbesondere nicht vorgeworfen werden, daß es im vorliegenden Fall von der Möglichkeit, das nachträglich benannte Beweismittel nach § 272 b ZPO zur mündlichen Verhandlung über die Berufung bereitzustellen, keinen Gebrauch gemacht und verkannt habe, daß die Erledigung des Rechtsstreites auf diese Weise keine Verzögerung erleiden werde. Zwar hat das Berufungsgericht nicht ausdrücklich dargelegt, daß

eine Verzögerung auch dann eingetreten wäre, wenn es alsbald nach Eingang des Schriftsatzes vom 18. September 1968 die Erhebung des Sachverständigenbeweises angeordnet hätte. Jedoch ist hier eine erhebliche Verzögerung der Entscheidung des Streitfalles ohne weiteres anzunehmen. Die Beklagten wollen aus der Art und dem Umfang der Schäden (Kaskoschaden von ca. 8.000 DM) Rückschlüsse auf die Geschwindigkeit des MS "Pieter-nella" ziehen. Ein Sachverständiger hätte sich - wenn überhaupt - ein Urteil über die Beweisfrage nur aufgrund einer eingehenden Würdigung der erstellten Schadenstaxe und der von den Beschädigungen gefertigten Lichtbilder sowie möglicherweise erst nach Auskünften der Reparaturwerft und nach Ermittlungen über die Bauart des Schiffes, auf jeden Fall aber nur auf Grund von Berechnungen über die einwirkenden Kräfte und der Festigkeit des betroffenen Materials bilden können. Es wäre also gemäß § 411 ZPO die schriftliche Begutachtung anzuordnen gewesen (vgl. BGHZ 6, 398). Eine solche wäre innerhalb einer Frist von etwa sechs Wochen, die zwischen dem Beweisantritt und dem Termin lag, neben der Terminsvorbereitung durch das Gericht undurchführbar gewesen, zumal zunächst ein Kostenvorschuß anzufor-

dern gewesen wäre und ein geeigneter Sachverständiger erst noch hätte ausgewählt und ernannt werden müssen.

Liesecke Dr.Schulze Fleck Stimpel Dr.Kellermann