

Nachschlagewerk: ja
Amtliche Sammlung: nein

2122 009

RheinSchPolVO v. 24. Dezember 1954, BGBI II 1411,
§§ 37, 38, 42; BinnenschiffahrtsG v. 15. Juni 1898,
RGBI 868, § 92; HGB § 736 Abs. 1, § 738

Vorrecht des Gegenfahrers gegenüber dem Überholenden.

Beweislastfragen, wenn ein Schiff überholt und ein
Gegenfahrer im Zusammenhang mit diesem Überholen auf
Grund gerät.

BGH, Urt. v. 12. Mai 1960 - II ZR 208/58 -

Rheinschiffahrtsobergericht Köln
Rheinschiffahrtsgericht St.Goar

II. ZR. 208/58

erklärt am 12. Mai 1960
[REDACTED], Justizangestellter
als Urkundsbeamter der
Geschäftsstelle

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

In dem Rechtsstreit

- 1) des J.C.A. [REDACTED] in M [REDACTED] (Holland),
- 2) der Firma L [REDACTED] A.G. Rheinschiffahrt in B [REDACTED],
M [REDACTED],
- 3) der Firma E [REDACTED] Standard (Switzerland) in Z [REDACTED],

Kläger und Revisionskläger,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

gegen

- 1) die Firma Karl T [REDACTED], Rhein-Kanal-Seeschiffahrt in
E [REDACTED] Rhein,
- 2) den Kapitän Peter G [REDACTED] in L [REDACTED] Rhein,

Beklagte und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

- 3) Peter H [REDACTED] in W [REDACTED], Kirchstraße,

Nebenintervenient,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Prof. Dr. [REDACTED] -

hat der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die
mündliche Verhandlung vom 12. Mai 1960 unter Mitwirkung
des Senatspräsidenten Dr. Nastelski und der Bundesrich-
ter Dr. Haidinger, Dr. Nörr, Liesecke und Hill

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Kläger wird das Urteil
des 3. Zivilsenats des Oberlandesgerichts-Rhein-
schiffahrtsobergerichts - in Köln vom 7. August
1958 aufgehoben. Die Sache wird zur anderweiten
Verhandlung und Entscheidung, auch über die Kosten
der Revision, an das Berufungsgericht zurückver-
wiesen.

Von Rechts wegen

- 2 -

Tatbestand:

Die Kläger begehren als Eigentümer der Schleppkähne "G [REDACTED]" (1360 to, Kläger zu 1), "Esso S [REDACTED] 3" (1319 to, Klägerin zu 3) und "C [REDACTED]" (999 to, Klägerin zu 2) Schadensersatz in Höhe von 46 694,69 hfl bzw. 681 hfl bzw. 757 hfl wegen der Beschädigung ihrer Kähne. Die Kähne kamen am 22. Februar 1955 im Anhang des Bootes "Kudolf M [REDACTED]" linksrheinisch zu Tal. "G [REDACTED]" hing mit einer Ladung von 1349 to auf erster Länge steuerbords, "Esso Schweiz 3" im Leerzustande backbords und "C [REDACTED]" ebenfalls leer allein auf zweiter Länge. In Höhe von Lorchhausen begegnete dem Talzug ein aus dem Räderboot "Johannes K [REDACTED]" und zwei Anhangschiffen bestehender, rechtsrheinisch fahrender Schleppzug, der auf Steuerbordseite von einem anderen Schleppzug mit dem Boot "Karl T [REDACTED] 3", dem Vorspannboot "St.G [REDACTED]" und dem Kahn "J [REDACTED]" überholt wurde. "Karl T [REDACTED] 3" gehört der Beklagten zu 1 (künftig hin die Beklagte genannt) und wurde von dem Beklagten zu 2 (künftig der Beklagte genannt) verantwortlich geführt. Eigner und Schiffsführer von "J [REDACTED]" war der Nebenintervenant. Kurz nach der Vorbeifahrt an dem Kahn "J [REDACTED]" rakte der Kahn "G [REDACTED]" auf dem linksrheinisch gelegenen Lorchhausener Grund und blieb auf ihm zusammen mit dem Kahn "Esso Schweiz 3" stehen. Der Kahn "C [REDACTED]" lief auf das Achterschiff von "Esso S [REDACTED] 3" auf. "G [REDACTED]" mußte nach dem Abziehen anderweitig auf Grund gesetzt und ein Teil seiner Ladung umgeschlagen werden.

Die Kläger sind der Ansicht, der Beklagte habe den Unfall verschuldet. Er hätte an dieser Stelle angesichts des Talzuges nicht überholen dürfen. Dadurch sei der Talweg so eingengt worden, daß die Anhangschiffe des Talzuges von dem Grund nicht hätten freigefahren werden kön-



nen. Der Talzug habe die Bergfahrzeuge, so hart es ging, angehalten, das Boot "Rudolf M [REDACTED]" habe mit normaler Kraft durchgezogen, und seine Anhangschiffe seien ihm im Kurse gut gefolgt, bis der ganze Schleppzug stehen geblieben sei.

Die Beklagten und ihr Nebenintervenient bestreiten ein Verschulden des Beklagten und sind der Ansicht, dem Talzug sei reichlich Platz gelassen worden. Er habe jedoch den Bergzug nicht genügend und rechtzeitig genug von oben her angehalten. Das Talboot habe auch nicht richtig durchgezogen und seine Kähne in den Hang fallen lassen. Es sei nicht berücksichtigt worden, daß das Wasser dort hart auf den Grund hin absetze. Sie bestreiten auch, daß der Anhangkahn "J [REDACTED]" den Schleppzug "Rudolf M [REDACTED]" behindert habe. Die Beklagten weisen nur vorsorglich darauf hin, daß der Kahn, der etwa 120 m hinter MS "Karl T [REDACTED]" 3' gehängt habe, eigene Steuerfähigkeit besessen habe und deshalb für den von ihm gewählten Kurs selbst die Verantwortung trage.

Das Rheinschiffahrtsgericht hat die Klage abgewiesen, das Rheinschiffahrtsobergericht die Berufung der Kläger zurückgewiesen. Mit der Revision verfolgen die Kläger ihre Klageanträge weiter. Die Beklagten und der Nebenintervenient bitten um Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe:

I. Das Berufungsgericht führt aus:

Gegen Überholung des ganz rechtsrheinisch fahrenden "Johann K [REDACTED]"-Schleppzuges durch den Beklagten hätten bei einer Fahrwasserbreite von mindestens 90 m selbst am Lorchhauser Grund mit seinen besonderen Schwierigkeiten keine Bedenken

bestanden. Es lasse sich nach dem Beweisergebnis des Verklarungsverfahrens nicht präzise feststellen, daß das Boot des Beklagten dem Talzug gerade 30 m Platz gelassen habe. Sehr viel wahrscheinlicher habe es sich um mehr gehandelt, mindestens um 35 - 40 m. Dieser Zwischenraum habe aber dem Talzug auf jeden Fall genügen müssen, wenn er richtig gefahren sei. Der Einholung eines Sachverständigengutachtens bedürfe es nicht. Das Wasser- und Schiffsahrtsamt habe schon 30 m für voll ausreichend gehalten. Das Berufungsgericht begründet sodann im einzelnen seine Ansicht, es sei offengeblieben, wo der zur Havarie führende Fehler tatsächlich gemacht worden sei, ob auf seiten des Bergzuges oder auf seiten des Talzuges.

Die Revision ist der Meinung, das Berufungsgericht sei zu Unrecht davon ausgegangen, daß es Sache der Kläger sei, bei dem hier vorliegenden Sachverhalt das nautische Verschulden des Beklagten zu beweisen. Das überholende Schiff habe die Zulässigkeit der Überholung zu beweisen. Dies ergebe sich nicht nur aus der Fassung des Gesetzes, auch nach prima facie-Grundsätzen sei die gleiche Schlußfolgerung zu ziehen. Schon ein Zwischenraum von 35 - 40 m, von dem das Berufungsgericht ausgehe, biete unter den gegebenen Verhältnissen keinen unzweifelhaft hinreichenden Raum für die Begegnung. Tatsächlich aber habe, wie die Revision nach § 286 ZPO rügt, dem Talzug nur eine Fahrwasserbreite von höchstens 25 - 35 m zur Verfügung gestanden.

Nach § 37 Nr. 1 RhSchPVO ist das Begegnen und Überholen nur gestattet, wenn das Fahrwasser unter Berücksichtigung aller örtlichen Umstände und des übrigen Verkehrs unzweifelhaft hinreichenden Raum für die Vorbeifahrt gewährt. Nach § 42 Nr. 1 ist das Überholen nur gestattet, nach-

dem der Überholende sich vergewissert hat, daß dieses Manöver ohne Gefahr durchgeführt werden kann. Der Überholende hat danach zu beweisen, daß für das Überholen unzweifelhaft hinreichender Raum zur Verfügung stand. Das galt schon nach § 43 Nr. 1 RhSchPVO aF. Hieran hat sich durch die Neufassung nichts geändert.

Treffen, wie im vorliegenden Fall, Überholen und Begegnen zusammen und ist für beide gleichzeitige Manöver nicht unzweifelhaft hinreichend Raum vorhanden, so hat das Vorrecht der Gegenfahrer. Der Überholende muß zurückstehen, hat also das Überholungsmanöver zu unterlassen oder abubrechen. Das zeigt schon die natürliche Betrachtungsweise, da die Flüssigkeit des Verkehrs es erfordert, daß in erster Linie der gleichzeitige Berg- und Talverkehr aufrecht zu erhalten ist und erst in zweiter Linie ein Interesse daran besteht, daß Berg- und Talverkehr, je für sich betrachtet, zügig vonstatten gehen sollen. Dazu kommt, daß auch im Schiffsverkehrsverkehr Sicherheit vor Schnelligkeit geht. Während das Unterlassen des Überholens in aller Regel keinerlei Gefahr mit sich bringt, kann das Anhalten der Fahrt, insbesondere für den Talfahrer, unter Umständen aber auch für den Bergfahrer, schwierig und sogar gefahrvoll sein. Zu demselben Ergebnis führt auch die Auslegung der gesetzlichen Vorschriften. Nach § 38 Nr. 1 weisen beim Begegnen die Bergfahrer den Talfahrern den Weg; sie müssen dabei unter Berücksichtigung der örtlichen Umstände und des übrigen Verkehrs den Talfahrern einen geeigneten Weg freilassen. Ist, wie im vorliegenden Fall, der Überholende Bergfahrer, so läßt er dem Talfahrer keinen geeigneten Weg frei, wenn er durch sein Überholmanöver den Talfahrer bei dessen Vorbeifahrt an dem Vorausfahrenden und an ihm selbst, dem Überholenden, in

Gefahr bringt. Ist dagegen der Überholende Talfahrer, so läßt ihm der Bergfahrer einen geeigneten Weg frei, nämlich den Weg, hinter dem vorausfahrenden Talfahrer zurückzubleiben, also das Überholmanöver zu unterlassen oder abubrechen, und er muß nach § 39 diesen Weg nehmen, wobei er an unübersichtlichen Stellen § 55 zu beachten, also das Überholen zu unterlassen hat.

Hieraus folgt, daß beim Zusammentreffen von Überholen und Begegnen der Überholende und nicht der Gegenfahrer die Voraussetzung des unzweifelhaft hinreichenden Raumes zu beweisen hat. Diese Ausnahmeregelung von dem allgemeinen Grundsatz, daß der Geschädigte das Verschulden des Schädigers zu beweisen hat (vgl. § 92 BSchG, § 734 f. EGB), hat ihren inneren Grund gerade darin, daß der Überholende das "geringste Recht" hat, er das "Vorrecht" sowohl des Vorausfahrenden als auch des Gegenfahrers gewissenhaft und sorgfältig beachten muß. Soweit aus den Ausführungen bei Wassermeyer, der Kollisionsprozeß in der Binnenschifffahrt, 2. Aufl. S. 207, und aus dem von dem Verfasser daselbst Anmerkung 17 zitierten Urteil des Oberlandesgerichts Koblenz hinsichtlich begegnender Schiffe etwas anderes entnommen werden könnte, kann dem nicht beigetreten werden.

Steht fest, daß ein Überholen stattgefunden hat - dessen zeitlichen und räumlichen Zusammenhang mit dem Unfall im Streitfall zu beweisen hat, wer sich darauf beruft (BGH VersR 1957, 148) -, so obliegt dem Überholenden der Beweis für alle den hinreichenden Raum bestimmenden Umstände, z.B. für die Fahrwasserbreite und damit den sie bestimmenden Wasserstand, für die Strömungs- und Windverhältnisse, für den Standort der in dem Raum befindlichen Fahrzeuge. Daraus ergibt sich, daß für die Entlastung des Überholenden

nicht die Feststellung ausreicht, daß an der betreffenden Stelle sich regelmäßig Überholvorgänge abspielen, da die Zulässigkeit des Überholens nur nach den konkreten Umständen des Einzelfalles beurteilt werden kann. Bei den Überlegungen, die der Überholende anzustellen hat (§ 42), muß er die Länge des Überholmanövers und die Möglichkeit der Begegnung mit längsseits gekuppelten Fahrzeugen (§ 57) berücksichtigen, aber auch die nautischen Schwierigkeiten, die das Überholen nicht nur für ihn selbst und seine etwaigen Anhänge, sondern auch für den Vorausfahrenden und den Begegnenden bereiten kann. Zwar kann er davon ausgehen, daß die Schiffsführer anderer Fahrzeuge sich nautisch richtig verhalten und insbesondere die Fahrwasserverhältnisse kennen, er darf sie aber nicht in eine Lage bringen, wo nur ganz besondere Geschicklichkeit einen Unfall vermeidet oder ein leichtes Versehen ihn herbeiführt. Daß das Gesetz diese strengen Anforderungen stellt, ergibt sich daraus, daß jeder Zweifel an der Genüge des Raumes ausgeschlossen sein muß, daß der Überholende nach Prüfung aller Umstände zur Gewißheit gekommen sein muß, sein Überholmanöver könne ohne Gefahr durchgeführt werden.

Steht fest, daß hinreichender Raum für die Vorbeifahrt vorhanden, das Überholen also erlaubt ist, so greift wieder die allgemeine Regel ein, daß der Geschädigte das ursächlich Verschulden des Schädigers zu beweisen hat, wobei ihm unter Umständen die Regeln über den Anscheinsbeweis zu Hilfe kommen. Dies hat der erkennende Senat bereits in seinem Urteil vom 14. Februar 1957 II ZR 332/57 (VersR 1957, 194) zum Ausdruck gebracht: Auch in der Rheinschiffahrt besteht kein Rechtssatz, daß der Überholende die Gefahr des Überholmanövers in dem Sinn zu tragen habe, daß er sich im Falle des Zusammenstoßes mit dem zu Überholenden stets entlasten müßte. Das

gilt auch beim Zusammenstoß mit einem Gegenfahrer oder der Fernschädigung eines solchen. Der geschädigte Gegenfahrer (oder der geschädigte Vorausfahrende) hat daher seine Behauptung zu beweisen, der Überholende habe sich beim Überholen nautisch fehlerhaft verhalten, z.B. er sei zu nahe an den Vorausfahrenden herangefahren oder habe dem Gegenfahrer nicht genügend Platz gelassen. Behauptet der Gegenfahrer, er sei von dem Überholenden Schiff fehlerhaft abgedrängt worden, so hat dies, wenn unzweifelhaft hinreichender Raum für das Überholen zur Verfügung steht, mit dem Überholvorgang als solchem nichts zu tun; die Beweislage ist dann nicht anders, als wenn das fahrende Schiff überhaupt kein anderes Fahrzeug überholt, aber dem Gegenfahrer nicht genügend Platz gelassen hat (vgl. § 38 Nr. 1 Satz 2).

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

Das Berufungsgericht stellt für die Begegnungs- und Unfallstelle eine starke Strömung des Rheins fest. Es bezeichnet die Stromstelle als schwierig. Die Eigenart des Talkurses bestehe darin, so wird im angefochtenen Urteil ausgeführt, daß er wenig weiter oberhalb noch nahe an den linksrheinischen Kribben verlaufe und dann schräg ziemlich nach rechtsrheinisch hinüberführe, um den sich unterhalb von km 542 weit in den Strom vorschiebenden Grund zu umgehen. Dies habe erfahrungsgemäß leicht zur Folge, daß die Anhänge eines Talzuges bei fehlerhafter Fahrweise durch die Strömung geradezu vierkant seitlich auf den Grund versetzt würden, insbesondere dann, wenn das Boot fehlerhafterweise nicht genügend durchziehe und seine Anhänge nicht ständig fest in der Gewalt behalte. Wenn die

Anhänge beider Längen eines Talzuges der Gefahr des Versetztwerdens nicht rechtzeitig durch genügendes Absteuern von der Fahrwassergrenze vorbeugen oder das Boot ihnen dazu durch seinen eigenen Kurs nicht genügend Möglichkeit biete und dazu selbst nicht genügend durchziehe, so könnten Talkähne dort sehr plötzlich und überraschend auf den Grund geraten. Das Berufungsgericht geht von einer Fahrwasserbreite von 90 m aus. Seine nicht ganz eindeutigen Ausführungen können dahin ausgelegt werden, daß es auf Grund des Beweisergebnisses, das es im einzelnen selbst nicht würdigt, feststellen will, daß der Talzug 35 - 40 m Platz gehabt habe.

Wenn das Berufungsgericht auf Grund eigener Sachkunde zu der Ansicht kommt, 35 - 40 m hätten dem Talzug für die Durchfahrt auf jeden Fall genügen müssen, so fehlt hierfür eine für die revisionsrichterliche Nachprüfung genügende Begründung, die auch nicht dadurch ersetzt wird, daß das Wasser- und Schiffsamt in Bingerbrück schon 30 m für voll ausreichend gehalten hat. Die Breite der ersten Länge des Talzuges, deren steuerbords gekoppelter Kahn tief abgeladen war, ist mit etwa 20 m anzusetzen. Da, wie zugunsten der Revision zu unterstellen ist, nur 35 m Raum zur Verfügung standen, blieb daher auf jeder Seite der ersten Länge nur ein Zwischenraum von 7 1/2 m übrig. Es erscheint sehr fraglich und bedarf eingehender sachverständiger Prüfung, ob bei dem linkerheinischen Hang, der durch den hohen Wasserstand noch verstärkt wurde, eine gefährlose Vorbeifahrt an dem vorspringenden Grund gewährleistet war. Aber auch die Hinlänglichkeit eines solchen Abstandes gegenüber dem überholenden Bergzug des Beklagten erscheint nicht zweifelsfrei da der Beklagte selbst, was die Revision als nicht berücksichtigt rügt, seinen Abstand zum zweiten Anhangsschiff des

vorausfahrenden "Kessler"-Zuges mit 12 m angegeben hat, diesen Abstand also offensichtlich für notwendig hielt, und der Führer des Talzuges bei seinem Kurs in Rechnung stellen mußte, daß der Kahn "Josefine" der Hangwirkung ausgesetzt war. Das Berufungsurteil muß daher mangels ausreichender Begründung aufgehoben werden.

Für die neue Verhandlung und Entscheidung mag bemerkt werden:

Das Berufungsgericht wird zunächst die unter Beweis gestellte Behauptung der Beklagten zu prüfen haben, das Fahrwasser sei 140 m breit gewesen, wobei der Wasserstand des Unfalltages zu berücksichtigen sein wird. Sodann wird zu prüfen sein, welchen Raum des Fahrwassers der "Kessler"-Zug einnahm; Zweifel in dieser Richtung gehen zu Lasten der Beklagten. Soweit für die Beurteilung der Fahrwasserbreite und der Lage des "Kessler"-Zuges Fahrwasserzeichen eine Rolle spielen, wird zu beachten sein, daß Fahrwasserzeichen 5 m außerhalb der Grenzen der Fahrrinne liegen (Kählitz, Das Verkehrsrecht auf Binnenwasserstraßen S.246). Es wird zu berücksichtigen sein, daß sowohl der Bergzug der Beklagten als auch der Talzug bei ihren nautischen Maßnahmen den starken Hang in Rechnung stellen mußten. Sollte das Berufungsgericht zu der Überzeugung kommen, daß das Fahrwasser unter Berücksichtigung aller örtlichen Umstände und des übrigen Verkehrs, insbesondere der Lage des "Kessler"-Zuges und der Breite der ersten Anhänge des Talzuges, unzweifelhaft hinreichenden Raum für die Vorbeifahrt gewährte, so wird zu prüfen sein, ob der Bergzug der Beklagten dem Talzug insbesondere unter Berücksichtigung des

Hanges einen geeigneten Weg freigelassen hat; dabei gehen Zweifel hinsichtlich des Abstandes des Bergzuges der Beklagten von dem "K[REDACTED]"-Zug zu Lasten der Kläger. Das Berufungsgericht hat recht, daß für ein etwaiges fehlerhaftes Nachsteuern des Kahn "J[REDACTED]" der Beklagte nicht verantwortlich gemacht werden kann. Andererseits mußte aber auch der Beklagte bei seinen nautischen Maßnahmen die Gefahren, denen sein Anhang durch den Hang ausgesetzt war, in Rechnung stellen. Sollte das Berufungsgericht, gegebenenfalls nach Einholung eines nautischen Sachverständigengutachtens, zu der Überzeugung eines ursächlichen Verschuldens des Beklagten kommen, so wäre die Frage des Mitverschuldens der Schiffsführer der klägerischen Kähne zu prüfen, für das die Beklagten beweispflichtig sind. Ein Verschulden des Führers des "M[REDACTED]"-Bootes kann den Klägern nicht angerechnet werden, soweit sie nicht, wie dies bei der Klägerin zu 2 der Fall zu sein scheint, Eigentümer dieses Schleppbootes sind (vgl. Strafakten Bl. 4, ferner VA Bl. 44).

Da die Entscheidung über die Kosten der Revision von dem Ausgang des Rechtsstreites abhängt, bleibt sie dem Berufungsgericht überlassen.

Dr.Nastelski Dr.Haidinger Dr.Nörr Liesecke Hill