

4

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 225/79

URTEIL

Verkündet am
13. Oktober 1980
Kaufmann
Justizhauptsekretärin

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

1.

2.

Beklagten und Revisionskläger,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

das Land R [REDACTED]-P [REDACTED], vertreten durch den Innenminister,
dieser vertreten durch das Wasserschutzpolizeiamt R [REDACTED]-
[REDACTED]-P [REDACTED], Am W [REDACTED] [REDACTED], M [REDACTED],

Kläger und Revisionsbeklagter,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Freiherr v. [REDACTED] -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofes hat auf die mündliche Verhandlung vom 13. Oktober 1980 durch den Vizepräsidenten des Bundesgerichtshofes Stimpel und die Richter Fleck, Dr. Bauer, Bundschuh und Brandes

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Beklagten wird das Urteil des Rheinschiffahrtsobergerichts Karlsruhe vom 31. Juli 1979 aufgehoben und die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung - auch über die Kosten des Revisionsverfahrens - an das Berufungsgericht zurückverwiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Der Kläger ist Eigentümer des Polizeibootes "W [REDACTED]" (14,4 m lang; 3,7 m breit; 282 PS). Die Beklagte zu 1 ist Eignerin des MS "E [REDACTED]" (79,76 m lang; 8,25 m breit; 1.127,8 t; 560 PS). Dieses Fahrzeug fuhr am 25. Juni 1975 unter der Führung des Beklagten zu 2 auf dem Rhein oberhalb des Karlsruher Rheinhafens leer zu Berg. Vor ihm befanden sich in der rechten Hälfte

- 3 -

des Fahrwassers das beladene MTS "D[REDACTED] 293" - ebenfalls auf einer Bergreise - und "WSP [REDACTED]". Das Polizeiboot, dessen Besatzung eine von MTS "D[REDACTED] 293" ausgehende Ölspur beobachtete, hielt zum Heck dieses Schiffes einen Abstand von 40 bis 50 m ein. Beide Fahrzeuge hatten die Geschwindigkeit gedrosselt. Demgegenüber fuhr MS "E[REDACTED]" mit voller Kraft und setzte zu deren Überholung an. Während dieses Manövers stieß MS "E[REDACTED]" mit "WSP [REDACTED]" zusammen, das kenterte und sank. Der Kläger hat seinen Kollisionsschaden auf 297.271,59 DM beziffert. Hiervon verlangt er von den Beklagten drei Viertel ersetzt. Er hat beantragt, die Beklagten als Gesamtschuldner zur Zahlung von 222.899,70 DM nebst Zinsen zu verurteilen, die Beklagte zu 1 dinglich mit MS "E[REDACTED]" und persönlich im Rahmen des § 114 BinnSchG haftend, den Beklagten zu 2 unbeschränkt haftend. Den Antrag hat er in tatsächlicher Hinsicht wie folgt begründet:

MS "E[REDACTED]" habe "WSP [REDACTED]" und MTS "D[REDACTED] 293" an deren Steuerbordseite überholen wollen. Das sei zunächst auch dann noch die Absicht der Führung des MS "E[REDACTED]" gewesen, als alle drei Fahrzeuge zusammen den Kurs in die linke Fahrwasserhälfte verlegt hätten. Dort sei aber MTS "D[REDACTED] 293" immer näher an das linke Ufer herangegangen. Das habe die Führung des MS "E[REDACTED]" veranlaßt, ihrerseits Backbordkurs einzuschlagen, um die beiden vorauslaufenden Fahrzeuge nunmehr an der Backbordseite überholen zu können. Jedoch habe man auf MS "E[REDACTED]" infolge der Kursänderung das Polizeiboot, das nahezu in Kiellinie dem MTS "D[REDACTED] 293" gefolgt sei, nicht mehr gesehen und sei mit dem Backbordbug gegen dessen Steuerbordachterschiff gefahren.



4

Dagegen haben die Beklagten zum Unfallverlauf behauptet:

Den Übergang von der badischen auf die pfälzische Stromseite habe lediglich MTS "D[REDACTED] 293" gemacht. Zum Überholen an der Steuerbordseite des "WSP [REDACTED]" sei daher weiter genügend Platz gewesen. Das Polizeiboot sei jedoch plötzlich nach Steuerbord abgeschwenkt, als das Vorschiff des MS "E[REDACTED]" fast schon auf dessen Höhe gewesen sei. Nur dadurch sei es zur Kollision gekommen. Offenbar habe das Beobachten der Ölspur die Besatzung des "WSP [REDACTED]" abgelenkt und bewirkt, daß sie die Navigation ihres Bootes vernachlässigt habe.

Die Beklagte zu 1 hat MS "E[REDACTED]" in Kenntnis der Klageforderung zu neuen Reisen ausgesandt.

Das Rheinschiffahrtsgericht hat die Klage abgewiesen. Das Rheinschiffahrtsobergericht hat den Klageanspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Mit der Revision erstreben die Beklagten die Wiederherstellung des erstinstanzlichen Urteils. Der Kläger beantragt, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

1. Das Berufungsgericht ist der Ansicht, daß der Beklagte zu 2 gegen § 6.03 Nr. 1 und § 6.09 Nr. 1 RheinSchPolVO schuldhaft verstoßen und dadurch die Kollision verursacht hat. Insoweit hat es näher ausgeführt:

MS "E[REDACTED]" habe beabsichtigt, "WSP [REDACTED]" und MTS "D[REDACTED] 293" auf deren Steuerbordseite zu überholen. Es habe sich diesen Fahrzeugen auf einem Kurs genähert, der mehr nach Steuerbord als deren eigener Kurs gezeigt habe. MTS "D[REDACTED] 293" habe bei Strom-km 359 begonnen, langsam von der badischen auf die pfälzische Seite des Rheins zu fahren. Dadurch sei MS "E[REDACTED]" von der Steuerbordseite des MTS "D[REDACTED] 293" auf dessen Backbordseite versetzt worden. Die Führung des Überholers habe nunmehr an der Backbordseite des MTS "D[REDACTED] 293" vorbeifahren wollen. Hingegen habe sie die Absicht beibehalten, "WSP [REDACTED]" an der Steuerbordseite zu überholen. Dafür sei aber kein gefahrloser Weg vorhanden gewesen. Zwischen "WSP [REDACTED]" und MTS "D[REDACTED] 293" habe entgegen den Angaben der Besatzung des MS "E[REDACTED]" kein Raum von 30 bis 45 m zur Verfügung gestanden. Vielmehr sei das Polizeiboot - bei einem Längsabstand von 40 bis 50 m zum Achterschiff des MTS "D[REDACTED] 293" - nur wenig, allenfalls 5 bis 10 m, nach backbord versetzt hinter diesem Fahrzeug hergefahren. Das stehe auf Grund der Aussagen der Besatzung des Polizeibootes und des einzigen unbeteiligten Zeugen, des Lotsen B[REDACTED] ("D[REDACTED] 293") fest. Der Beklagte zu 2 habe deshalb fehlerhaft gehandelt, indem

er nach seinen eigenen Angaben dem Polizeiboot an dessen Steuerbordseite bis zum Heck in der Absicht aufgelaufen sei, das Tankschiff an Backbord zu überholen. Ob es dann zur Kollision gekommen sei, indem MS "E[REDACTED]" im letzten Augenblick noch nach Backbord gegangen oder "WSP [REDACTED]" etwas nach Steuerbord gefahren sei, sei nicht entscheidend. Hierüber eine sichere Aussage zu finden, sei auch durch Sachverständigengutachten nicht mehr möglich.

2. Diese Ausführungen halten einer rechtlichen Nachprüfung nicht stand.

Ein Schiff darf andere Fahrzeuge nur überholen, wenn es das Manöver gefahrlos durchführen kann (§ 6.03 Nr. 1, § 6.09 Nr. 1 RheinSchPolVO). Das war sicher nicht möglich, wenn die seitliche Versetzung des "WSP [REDACTED]" zu dem 40 bis 50 m vorausfahrenden MTS "D[REDACTED] 293" lediglich 5 bis 10 m ausgemacht hat und das nahezu 80 m lange und mehr als 8 m breite MS "E[REDACTED]" zwischen ihnen überholen wollte. Jedoch lassen die Ausführungen des Berufungsgerichts zum Verlauf der Kollision nicht erkennen, ob sich damit die Gefahr, vor welcher § 6.03 Nr. 1 und § 6.09 Nr. 1 RheinSchPolVO den Verkehr schützen wollen, verwirklicht hat. Auch rügt die Revision mit Grund, daß die Feststellung des Berufungsgerichts über die Breite des Raums zwischen der Steuerbordseite des "WSP [REDACTED]" und der Backbordseite des MTS "D[REDACTED] 293" verfahrensrechtlich zu beanstanden ist.

a) Das Berufungsgericht hat keine Feststellungen darüber getroffen, wie groß der Seitenabstand zwischen "WSP [REDACTED]" und MS "E[REDACTED]" war, als dieses Fahrzeug dem Polizeiboot an dessen Steuerbordseite bis zum Heck in der Absicht auf lief, MTS "D[REDACTED] 293" an dessen Backbordseite zu überholen. Derartiger Feststellungen bedarf es aber, um beurteilen zu können, ob die Kollision auf einem Verstoß der Führung des MS "E[REDACTED]" gegen § 6.03 Nr. 1, § 6.09 Nr. 1 RheinSchPolVO beruht. War nämlich der Seitenabstand zwischen "WSP [REDACTED]" und MS "E[REDACTED]" nach dessen Auf- laufen noch so groß, daß keine Gefahr für das Polizei- boot bestand, so verwirklichte sich mit der unmittelbar danach erfolgenden Kollision kein Gefahrentatbestand aus § 6.03 Nr. 1, § 6.09 Nr. 1 RheinSchPolVO.

b) Das Berufungsgericht ist den Angaben der Zeugen Do[REDACTED] ("WSP [REDACTED]"), S[REDACTED] ("WSP [REDACTED]") und M[REDACTED] ("WSP [REDACTED]") über die nur geringe seitliche Versetzung des Polizeibootes gegenüber MTS "D[REDACTED] 293" gefolgt, weil sie ihre Bestätigung in der Aussage des einzigen unbeteiligten Zeugen, des Lotsen B[REDACTED] ("D[REDACTED] 293") gefunden hätten. Indes hat dieser Zeuge, wie seinen Bekundungen vor der Wasserschutzpolizei und im Ver- klarungsverfahren zu entnehmen ist und was das Beru- fungsgericht nicht gewürdigt hat, die Entwicklung hinter - dem von ihm zum Unfallzeitpunkt allein ge- fahrenen (der Schiffsführer befand sich mit dem Polizei- beamten Ed[REDACTED] in der Wohnung) - MTS "D[REDACTED] 293" nicht weiter beobachtet, nachdem er den Übergang in die

pfälzische Stromseite gemacht hatte. Vielmehr richtete er sein Augenmerk nach vorn und bemerkte den Unfall des "WSP [REDACTED]" erst, als er das Fahrzeug kieloben treiben sah, "als ich wieder einmal zurückschaute". Zu Recht rügt die Revision außerdem, daß das Berufungsgericht die Entfernungsangaben der Zeugen Do [REDACTED], S [REDACTED] [REDACTED] und M [REDACTED] übernommen hat, ohne sich mit den Aussagen der Zeugen Ed [REDACTED] und van der Reest ("D [REDACTED] [REDACTED]") auseinanderzusetzen. Edelbrock hat MS "E [REDACTED]" kurz nach dem Unfall etwa 20 bis 30 m nach backbord versetzt hinter MTS "D [REDACTED] 293" mit stromrechten Kurs gesehen. Van der Reest hat bekundet, daß das Polizeiboot dem Überholer - allerdings mit Backbordkurs - quer vor den Kopf gefahren sei. Auch hat das Berufungsgericht bei der Feststellung des Seitenabstandes zwischen "WSP [REDACTED]" und MTS "D [REDACTED] 293" anscheinend übersehen, daß nach seinen eigenen Ausführungen MS "E [REDACTED]" infolge des Übergangs des MTS "D [REDACTED] 293" auf dessen Backbordseite gelangt ist und das Polizeiboot seinerseits gegenüber MS "E [REDACTED]" nach backbord versetzt gewesen sein muß, da ihm dieses Fahrzeug an der Steuerbordseite aufgelaufen ist. Im übrigen scheint es kaum begreiflich, daß die Führung des mehr als 8 m breiten MS "E [REDACTED]" beabsichtigt haben soll, zwischen "WSP [REDACTED]" und MTS "D [REDACTED] 293" hindurchzufahren, wenn deren seitliche Versetzung zueinander nur 5 bis 10 m ausgemacht haben soll und danach an ihrer Backbordseite hinreichend Raum für eine gefahrlose Überholung vorhanden gewesen sein muß.

3. Wegen der aufgezeigten Fehler kann das angefochtene Urteil keinen Bestand haben. Es war deshalb aufzuheben und die Sache an das Berufungsgericht zurückzuverweisen. Sollte dieses erneut zu der Ansicht gelangen, daß den Beklagten zu 2 ein Verschulden an dem Schiffszusammenstoß trifft, so wird es die Frage, ob der Kläger einen Teil seines Schadens wegen eines Mitverschuldens der Besatzung des "WSP ■" selbst zu tragen hat, nicht - wie im angefochtenen Urteil - ohne genaue Feststellung dieses Verschuldens und seines Gewichts abhandeln können. Immerhin könnte auf seiten der Besatzung des "WSP ■" ein Verstoß gegen die allgemeine Sorgfaltspflicht des § 1.04 oder gegen das Kursänderungsverbot des § 6.03 Nr. 2 oder gegen die Unterstützungspflicht nach § 6.09 Nr. 2 Satz 1 RheinSchPolVO in Betracht kommen.

Stimpel Fleck Dr. Bauer Bundschuh Brandes