

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 71/74

URTEIL

Verkündet am
22. Januar 1976
Kaufmann,
Justizangestellte
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

1. der Sch[REDACTED] Reederei AG, B[REDACTED], vertreten durch ihren Vorstand, daselbst,
2. des Kapitäns Walter K[REDACTED], zu laden bei der Beklagten zu 1,

Beklagten, Revisionskläger
und Revisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

g e g e n

die Ma[REDACTED]-Reederei GmbH, D[REDACTED]-Ru[REDACTED], De[REDACTED]-
straße [REDACTED], vertreten durch ihre Geschäftsführer Friedrich
K. H. M[REDACTED] und Erwin Ho[REDACTED], daselbst,

Klägerin, Revisionsbeklagte
und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigte: Rechtsanwälte [REDACTED] und [REDACTED] -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 22. Januar 1976 durch den Vorsitzenden Richter Stimpel und die Richter Dr. Schulze, Dr. Bauer, Bundschuh und Dr. Skibbe

für Recht erkannt:

Die Revisionen der Parteien gegen das Urteil des Rheinschiffahrtsobergerichts Köln vom 8. Februar 1974 werden zurückgewiesen.

Die Kosten des Revisionsverfahrens fallen der Klägerin und den Beklagten je zur Hälfte zur Last.

Von Rechts wegen

Tatbestand

Am 21. Dezember 1969 fuhr das im Eigentum der Klägerin stehende Schubboot "Ma■■■■■■■■" (2 x 900 PS) mit vier leeren, ebenfalls der Klägerin gehörenden Schubleichtern auf dem Rhein in der Form eines zweigliedrigen Zwillingsverbandes (186 m lang; 22,8 m breit) zu Tal. Gegen 11.30 Uhr wollte der Schubverband eine zwischen Rhein-km 810,5 und 811,5 gelegene leichte Rechtskrümmung des Stromes passieren. Hier kam ihm linksrheinisch - unmittelbar neben den dortigen Kribben - SB "Fr■■■■■■■■" (525 PS) mit dem beladenen SK "P■■■■■■■■" (2.354 t) im Anhang entgegen. Dieser Schleppzug wurde backbords von einem weiteren Schleppzug -

- 3 -

SB "U" mit vier Längen - überholt. Da SB "U" die blaue Seitenflagge zeigte, hingegen SB "Fr" diese Flagge nicht beigesezt hatte, fuhr der Schubverband weisungsgemäß zwischen den beiden Schleppzügen hindurch. Dabei geriet er auf Höhe von Rhein-km 811 mit der Backbordvorderkante des vorderen Backbordleichters (SL "Man") gegen das Verschiff des SK "P". Hierdurch erlitten beide Fahrzeuge nicht unerhebliche Schäden.

Diese Schäden verlangt die Klägerin - teilweise aus abgetretenem Recht - von der Eignerin des SB "U" (Beklagte zu 1) und dem Schiffer dieses Fahrzeugs am Unfalltag (Beklagter zu 2) ersetzt. Sie hat beantragt, die Beklagten als Gesamtschuldner zur Zahlung von 58.149,67 DM nebst Zinsen zu verurteilen, und zwar "die Beklagte zu 1 im Rahmen der Bestimmungen des Binnenschiffahrtsgesetzes sowohl persönlich haftend als auch bei Vermeidung der Zwangsvollstreckung in das Boot 'U'". Nach ihrem Vorbringen hat der Beklagte zu 2 die Kollision verschuldet, weil der Seitenabstand seines Fahrzeugs zu dem "Fr"-Schleppzug nur 50 bis 60 m betragen und er damit dem Schubverband für eine Zwischendurchfahrt im Hang nicht genügend Raum gelassen habe. Infolgedessen habe dieser zurückschlagen müssen, was bei der nach linksrheinisch gehenden Hangströmung und dem zur Unfallzeit auf die Steuerbordseite der Schubleichter drückenden Wind dazu geführt habe, daß der Verband nach Backbord auf den "Fr"-Schleppzug zu verfallen sei.



Demgegenüber haben die Beklagten behauptet, daß der Zwischenraum der beiden Schleppzüge bis zu 100 m ausgemacht habe, jedenfalls für eine sichere Durchfahrt des Schubverbandes ausreichend gewesen sei. Nach ihrer Ansicht ist es zu der Kollision allein durch Fehler der Führung des Schubverbandes gekommen. Diese sei schon von oben her zu weit in den Hang gefahren. Auch hätte sie Schallzeichen geben und SB "U" hart anhalten müssen, wenn sie geglaubt habe, mehr Platz für die Durchfahrt zu brauchen. Außerdem sei das Achterausmanöver falsch gewesen. Zumindest hätten hierbei die Buganker gesetzt werden müssen, um ein Verfallen des Schubverbandes nach Backbord zu vermeiden.

Die Beklagte zu 1 hat SB "U" in Kenntnis der geltend gemachten Forderungen zu neuen Reisen ausgesandt.

Das Rheinschiffahrtsgericht hat den Klageanspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Das Rheinschiffahrtsobergericht hat ihn zur Hälfte für berechtigt angesehen und die weitergehende Klage abgewiesen. Die Revision der Beklagten erstrebt die vollständige Abweisung der Klage. Hingegen sucht die Klägerin mit ihrer Revision die Wiederherstellung des erstinstanzlichen Urteils zu erreichen.

Entscheidungsgründe

1. Nach dem angefochtenen Urteil hat SB "U" dem Schubverband bei dessen Annäherung Raum in einer Breite von 80 bis 85 m für die Zwischendurchfahrt zur Verfügung gestellt. Diese Feststellung beruht auf einer eingehenden Würdigung des Beweisergebnisses durch das Berufungsgericht. Sie ist aus verfahrensrechtlichen Gründen nicht zu beanstanden. Die gegenteilige Ansicht der Revision der Klägerin beachtet nicht genügend, daß der Beklagte zu 2 und der Führer des Schubverbandes hinsichtlich der von ihnen genannten Entfernungen jeweils nur "etwa"-Angaben gemacht haben und die Schätzungen der weiteren Zeugen zwischen 50 bis 60 m und 100 m liegen. Auch läßt die Revision insoweit die Feststellung des Berufungsgerichts außer Betracht, daß der zunächst etwas nach Steuerbord heraus liegende erste Anhang des "U"-Schleppzuges bei der Annäherung des Schubverbandes nach Backbord in den Kurs des Bootes beigegangen ist.

2. Nach Ansicht des Berufungsgerichts erscheint der Zwischenraum der beiden Schleppzüge von 80 bis 85 m für die in einer leichten Stromkrümmung vorzunehmende Zwischendurchfahrt des Schubverbandes "auf den ersten Blick" ausreichend. Jedoch ergebe sich aus den gutachtlichen Darlegungen des Sachverständigen Dr. Ing. Sch., daß das nicht der Fall gewesen sei. Ihnen sei zu entnehmen, daß der Schubverband eine Fahrbahnbreite von 70 bis 75 m zuzüglich eines Sicherheitsabstandes von weiteren - wenigstens - 20 bis 25 m benötigt habe. Demnach habe der Beklagte zu 2 dem Schubverband für die Begegnung mit den

beiden Schleppzügen keinen geeigneten Weg freigelassen und damit gegen § 38 Nr. 1 Satz 2 RheinSchPolVO 1954 verstoßen.

Die Revision der Beklagten wendet sich hiergegen ohne Erfolg. Daß der vom Berufungsgericht verlangte Sicherheitsabstand, der nach Ansicht des Sachverständigen gegenüber den beiden Schleppzügen insgesamt sogar 40 m hätte betragen müssen, "bei weitem übersetzt" sei, hat sie nicht darzutun vermocht. Auch brauchte das Berufungsgericht keine ausdrückliche Feststellung über "die Breite des etwa fehlenden Raumes" zu treffen. Da nach dem angefochtenen Urteil für eine gefahrlose Begegnung eine Durchfahrtsbreite von mindestens 90 m (70 m + 20 m) erforderlich war, liegt es auf der Hand, daß eine solche von höchstens 85 m dem Schubverband für die Begegnung keinen gefahrlosen und damit keinen geeigneten Weg freiließ. Dem kann nicht entgegengehalten werden, daß der Raum zwischen einzelnen Anhängen des "U[REDACTED]"-Schleppzuges und dem "Fr[REDACTED]"-Schleppzug größer als 80 bis 85 m gewesen sei und der Schubverband das Boot "U[REDACTED]" bereits passiert gehabt habe, als er mit SK "P[REDACTED]" kollidiert sei. Denn von einem für die Durchfahrt zwischen zwei Bergschleppzügen geeigneten Weg kann nur dort die Rede sein, wo die Vorbeifahrt an jedem Fahrzeug der beiden Schleppzüge gefahrlos erfolgen kann. Auch gereicht es insoweit dem Beklagten zu 2 zum Nachteil, daß der Kurs seines Schleppzuges beim Näherkommen des Schubverbandes unverändert blieb, so daß bis zum Beginn der Zwischendurchfahrt nicht mit einer Verbreiterung des Raumes zwischen den beiden Schleppzügen zu rechnen war. Im übrigen ist zu den weiteren Angriffen

der Revision der Beklagten zu diesem Punkte zu bemerken, daß es nichts mit einer Bevorzugung der Schubschiffahrt zu tun hat, wenn alle Fahrzeuge auf einer Schiffahrtsstraße im Interesse einer sicheren Verkehrsabwicklung gehalten sind zu berücksichtigen, daß - insbesondere mehrgliedrige - Schubverbände beim Durchfahren von Stronkrümmungen eine besonders breite Fahrbahn benötigen.

3. Nach den weiteren Ausführungen des Berufungsgerichts hat der Beklagte zu 2 den (objektiven) Verstoß gegen § 38 Nr. 1 Satz 2 RheinSchPolVO 1954 auch verschuldet. Insoweit entlaste ihn nicht, daß die für die Begegnung notwendige Breite "erst im vorliegenden Rechtsstreit im Wege einer wissenschaftlichen Expertise habe ermittelt werden müssen". Denn jeder Schiffsführer, der auf dem Rhein einer zugelassenen Schiffsformation begegne und keine sichere Kenntnis über die von dieser tatsächlich benötigte Fahrbahnbreite habe, sei verpflichtet, ein Überholmanöver zurückzustellen, wenn er dem Gegenkommer nicht soviel Raum freilassen könne, daß auch der letzte Zweifel für eine gefahrlose Begegnung entfalle. Zudem stehe fest, daß der Beklagte zu 2 mit dem von ihm geführten Schleppzug ohne weiteres nach Backbord hätte Raum geben können. Davon habe er nicht absehen dürfen, weil der Schubverband es unterlassen habe, SB "U" hart anzuhalten. Zwar sei ein derartiges Verhalten auf dem Niederrhein üblich, wenn der einem Fahrzeug zur Verfügung gestellte Raum unzureichend sei. Jedoch hätte der Beklagte zu 2 unabhängig von der Fahrweise des Schubverbandes diesem von vornherein einen für die Zwischendurchfahrt ausreichenden Weg einräumen müssen.

Zu diesen Ausführungen und den hiergegen gerichteten Angriffen der Revision ist zu bemerken:

a) Gewiß hätte der Beklagte zu 2 das Überholen des "Fr[REDACTED] [REDACTED]"-Schleppzuges zurückstellen oder abbrechen müssen, wenn das Manöver nicht oder nicht weiter durchführbar gewesen wäre, ohne den Schubverband zu gefährden. Da jedoch das Berufungsgericht davon ausgeht, daß der Beklagte zu 2 bereits durch ein Beigehen mit dem "U[REDACTED]"-Schleppzug zum rechten Ufer hin Platz für eine gefahrlose Zwischendurchfahrt des Schubverbandes hätte schaffen können, somit an sich für ein gleichzeitiges Begegnen und Überholen hinreichend Raum vorhanden war, läßt sich allein aus der Durchführung des zweiten Manövers nichts für einen schuldhaften Verstoß des Beklagten zu 2 gegen § 38 Nr. 1 Satz 2 RheinSchPolVO 1954 herleiten.

b) Hingegen hat das Berufungsgericht zu Recht einen solchen Verstoß des Beklagten zu 2 darin erblickt, daß er mit seinem Schleppzug den eingeschlagenen, für eine gefahrlose Zwischendurchfahrt des Schubverbandes nicht ausreichenden Kurs beibehalten hat, anstatt diesen weiter nach rechtsrheinisch zu verlegen. Die gegenteilige Ansicht der Revision der Beklagten verkennt, daß von jedem Bergfahrer im Interesse eines sicheren Schiffsverkehrs zu verlangen ist, dem Gegenkommer so weit wie möglich Platz zu machen, sofern ihm auf Grund allgemeiner oder eigener Erfahrung nicht oder nicht genügend bekannt ist, welchen Raum dieser bei den vorhandenen Gegebenheiten zur Begegnung benötigt, oder auch nur Zweifel in dieser Richtung bestehen. Das gebietet nicht nur die be-

sondere, sich aus § 38 Nr. 1 Satz 2 RheinSchPolVO 1954 (jetzt: § 6.04 Nr. 1 RheinSchPolVO 1970) ergebende Verantwortung des Bergfahrrers für die Begegnung mit der Talfahrt. Vielmehr folgt das auch aus der allgemeinen Sorgfaltspflicht der Schiffsführer, wonach sie vor allem gehalten sind, gegenseitige Beschädigungen der Fahrzeuge zu vermeiden (vgl. § 4 RheinSchPolVO 1954; § 1.04 RheinSchPolVO 1970). Auch besteht die Pflicht des Bergfahrrers zu dem dargelegten Verhalten unabhängig davon, ob ihn der Talfahrer durch Zeichen oder auf andere Weise darauf aufmerksam zu machen versucht hat, daß der eingeräumte Raum für eine gefahrlose Begegnung nicht ausreicht, oder ob er solches unterlassen hat. Dessen Handeln oder Unterlassen mag für die Mitverschuldensfrage von Bedeutung sein. Es entbindet jedoch den Bergfahrrer nicht von der in eigener Verantwortung vorzunehmenden Prüfung, welchen Raum der Gegenkommer für die Begegnung braucht, und wenn er das nicht mit Sicherheit feststellen kann, pflichtgemäß so weit wie möglich Platz zu machen. Entgegen der Ansicht der Revision entlastet es den Beklagten zu 2 auch nicht, daß der Schubverband, wie das Berufungsgericht - allerdings in einem anderen Zusammenhang - festgestellt hat, "vorn etwa 40 bis 50 m seitlich von SB 'U' abgeblieben ist". Dem steht, wie dem angefochtenen Urteil zu entnehmen ist, bereits entgegen, daß dieser Abstand erst die Folge davon war, daß der Schubverband während der Annäherung wegen des nicht ausreichenden Zwischenraumes einen Schlenker in den Hang hinein gemacht und nur deshalb sich sein Seitenabstand zu SB "U" vergrößert hat. Schließlich läßt sich das schuldhafte Verhalten des Beklagten zu 2 auch nicht mit dem Hinweis

entschuldigen, daß es im Bereich des Rheins Brückenöffnungen in Stromkrümmungen von nur 85 m Breite geben und die Durchfahrt durch diese auch von einem Schubverband der vorliegenden Größe bei sorgfältiger Navigation zu bewältigen sein soll. Das hat mit der erörterten Verschuldensfrage nichts zu tun.

4. Zuzugeben ist der Revision der Beklagten, daß sich das Berufungsgericht nicht ausdrücklich mit der Frage befaßt hat, ob die Kollision zwischen dem Schubverband und SK "P[REDACTED]" vermieden worden wäre, wenn der Seitenabstand zwischen den beiden Schleppzügen für eine gefahrlose Zwischendurchfahrt ausgereicht hätte. Jedoch ergibt sich aus dem Zusammenhang des angefochtenen Urteils, daß das Berufungsgericht diese Frage bejaht hat. Insoweit ist vor allem zu berücksichtigen, daß das Berufungsgericht in den Punkten, die das Verhalten des Schubverbandes betreffen, im wesentlichen der Darstellung von dessen Schiffer K[REDACTED] gefolgt ist. Dieser ist aber zu entnehmen, daß es nicht zu den Maßnahmen des Schubverbandes gekommen wäre (Schlenker zum Freifahren des SB "U[REDACTED]"; Zurückschlagen), die bewirkt haben, daß dieser in Richtung des "Fr[REDACTED] [REDACTED]"-Schleppzuges verfallen ist, wenn er genügend Platz für die Zwischendurchfahrt gehabt hätte.

5. Nach Ansicht des Berufungsgerichts hat die Führung des Schubverbandes die Kollision mit SK "P[REDACTED]" mitverschuldet. Zunächst sei ihr vorzuwerfen, daß sie kein Achtungszeichen gegeben habe, obwohl sie bereits auf eine Entfernung von 700 bis 800 m erkannt gehabt habe, daß der Seitenabstand der beiden Schleppzüge für

eine Zwischendurchfahrt nicht ausreiche, sich an diesem Abstand auch während der weiteren Annäherung nichts geändert habe. Ferner gereiche ihr zum Vorwurf, daß sie beim Näherkommen das Boot "U" nicht hart angehalten habe, um dessen Führung wenigstens auf diese Weise anzuzeigen, daß der zur Verfügung gestellte Durchfahrtsraum unzureichend sei. In jedem Falle hätte sie aber den Schubverband rechtzeitig anhalten müssen, was auf eine Strecke von 150 bis 180 m möglich gewesen wäre.

Der Revision der Klägerin kann nicht gefolgt werden, soweit sie meint, der Vorwurf des Berufungsgerichts, die Abgabe eines Achtungszeichens unterlassen zu haben, sei nicht als ein selbständiger Schuldvorwurf zu verstehen. Das Gegenteil ergibt sich insbesondere aus S. 33 oben des Berufungsurteils. Hingegen geht aus den Ausführungen des Berufungsgerichts nicht hinreichend hervor, daß der "U"-Schleppzug in jedem Falle auf ein Achtungszeichen des Schubverbandes reagiert und mehr Raum für die Zwischendurchfahrt gegeben hätte. Deshalb kann von einem kausalen Mitverschulden der Führung des Schubverbandes nicht ausgegangen werden. Nicht ernsthaft vermag jedoch auch die Revision der Klägerin zu bezweifeln, daß die weiter vom Berufungsgericht bejahen Fehler der Führung des Schubverbandes die Kollision mitverursacht haben. Ferner ist nicht ersichtlich, daß die Feststellung des Berufungsgerichts, der Schubverband habe es unterlassen, SB "U" beim Näherkommen hart anzuhalten, auf einer Verletzung des § 286 ZPO beruht. Was die Revision der Klägerin hierzu vorgebracht hat, läuft letztlich auf eine eigene, nicht zwingende Würdigung des Beweisergebnisses hinaus. Dasselbe gilt

für ihre Ansicht, aus den mündlichen Erläuterungen des Sachverständigen Dr. Ing. Sch[REDACTED] ergebe sich, daß zur Unfallzeit auf dem Niederrhein noch nicht die Übung bestanden habe, einen Bergfahrer, der einem Talfahrer nicht genügend Platz einräumt, hart anzuhalten.

6. Bei der Abwägung des auf jeder Seite obwaltenden Verschuldens (§ 92 BinnSchG a.F., § 736 Abs. 1 HGB) hat das Berufungsgericht folgende Gesichtspunkte hervorgehoben:

Der Beklagte zu 2 habe die erste Unfallursache gesetzt, weil er die Gefahrenlage dadurch herbeigeführt habe, daß er dem Schubverband infolge einer Fehleinschätzung der Verkehrslage von vornherein einen unzureichenden Raum für die Zwischendurchfahrt zur Verfügung gestellt habe; das Gewicht seines Verschuldens werde indessen herabgemindert, weil im Jahre 1969 im Begegnungsverkehr mit großen Schubeinheiten noch geringere Erfahrungen als heute bestanden hätten, außerdem die Fehleinschätzung durch das Fahrverhalten des Schubverbandes entscheidend gefördert worden sei. Demgegenüber sei dessen Führung anzulasten, daß sie, die die Kollision leicht hätte abwenden können, nichts unternommen habe, um die frühzeitig von ihr erkannte Gefahrenlage der Führung des "U[REDACTED]"-Schleppzuges rechtzeitig bewußt zu machen. Mit Rücksicht auf diese Umstände sei eine Schadensteilung im Verhältnis von 1 : 1 billig und angemessen.

Gegen diese Quote wenden sich beide Revisionen ohne Erfolg. Allerdings kann die Führung des Schubverbandes nicht damit belastet werden, daß sie kein Achtungszeichen gegeben hat, weil es, wie dargelegt, nicht unzweifelhaft ist, ob dieser Fehler für die Kollision ursächlich war. Hingegen beschwert es sie, nicht rechtzeitig gestoppt zu haben, was in der vorstehend wiedergegebenen Abwägung des Berufungsgerichts nicht berücksichtigt ist. Im Gegensatz hierzu kommt den Vorgängen, die letztlich zum Verfallen des Schubverbandes geführt haben und die die Revision der Beklagten dessen Schiffer zusätzlich als Fehler anlasten will, für die Schuldabwägung keine besondere Bedeutung neben dem Vorwurf zu, den Verband nicht rechtzeitig gestoppt zu haben. Danach besteht aber zu einer Änderung der vom Berufungsgericht angenommenen Verschuldensquote, deren Feststellung in erster Linie Sache des Tatrichters ist, kein revisionsrechtlich begründeter Anlaß.

- 14 -

7. Nach alledem konnte keine der Revisionen
Erfolg haben.

Stimpel

Dr. Schulze

Dr. Bauer

Bundschuh

Dr. Skibbe