

Verkündet
am 14. Oktober 1963
Heil, Justizsekretär
als Urkundsbeamter der
Geschäftsstelle

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

In dem Rechtsstreit

1. Franz A [REDACTED], Schiffseigner, B [REDACTED] / Belgien,
 2. Edmonda A [REDACTED], Ehefrau des Beklagten zu 1, Schiffsführerin, B [REDACTED] / Belgien,
- Beklagte und Revisionskläger,
- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

gegen

die H [REDACTED] Schiffsversicherungsgesellschaft a.G.,
vertreten durch ihren Geschäftsführer, K [REDACTED], R [REDACTED] -
straße [REDACTED],

- Klägerin und Revisionsbeklagte,
- Prozeßbevollmächtigte: Rechtsanwälte Prof.Dr. [REDACTED]
und Dr. [REDACTED] -

Streithelfer der Klägerin:

1. Reederei B [REDACTED] GmbH, W [REDACTED] Bez. K [REDACTED],
H [REDACTED] str. [REDACTED],
- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -
2. Firma S [REDACTED] N [REDACTED] AG, H [REDACTED],

hat der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die mündliche Verhandlung vom 14. Oktober 1963 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Dr. Fischer und der Bundesrichter Dr. Kuhn, Dr. Nörr, Liesecke und Dr. Schulze

für Recht erkannt:

Die Revision der Beklagten gegen das Urteil des 3. Zivilsenats des Oberlandesgerichts - Schiffahrtsobergerichts - Karlsruhe vom 22. Dezember 1961 wird zurückgewiesen. Den Beklagten werden als Gesamtschuldnern die Kosten der Revision einschließlich der Kosten der Streithelferin zu 1 auferlegt.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Klägerin ist Versicherer des 455 t großen Motorschiffes "G[REDACTED]" (Länge 55,90 m, Breite 6,86 m, 350 PS), das am 2. April 1959, dem Tage des Unfalles, bei einem Tiefgang von 2,13 m beladen auf dem Neckar zu Berg nach Heilbronn fuhr. Die Streithelferin zu 1 ist Eigentümerin des 1300 t großen Schleppkahnes "B[REDACTED]" (Länge 80 m, Breite 9,40 m), der mit Salz beladen im Anhang des der Streithelferin zu 2 zugehörigen Motorschleppers "N[REDACTED]" (280 PS) neckartalwärts schlepte.

Der Beklagte zu 1 ist Eigentümer des 450 t großen Motorschiffes "St. M[REDACTED]" (Länge 47 m, Breite 5,10 m, 30 PS), das am Unfalltag unter der verantwortlichen Führung der Beklagten zu 2 stand.

Die Motorschiffe "G[REDACTED]", "St. M[REDACTED]" und "Z[REDACTED]" schleppten gemeinsam in der Neckarschleuse Rockenau bergwärts. Als erstes Fahrzeug fuhr das beladene MS "G[REDACTED]" bergwärts aus der Schleuse aus. Ihm folgten hintereinander die leeren Motorschiffe "St. M[REDACTED]" und "Z[REDACTED]". Auf der Strecke zwischen der Schleuse Rockenau und der bei dem Ort Lindach liegenden Flußkrümmung, die talwärts gesehen nach rechts verläuft, setzte MS "St. M[REDACTED]" zur Überholung des vorausfahrenden MS "G[REDACTED]" an. Zunächst wollte die Führung des MS "St. M[REDACTED]" die Überholung auf der Steuerbordseite des in der geographisch rechten Fahrwasserhälfte fahrenden MS "G[REDACTED]" vornehmen, entschloß sich dann aber, backbordseits von MS "G[REDACTED]" vorbeizufahren. In der Flußkrümmung befand sich das MS "St. M[REDACTED]" auf der Höhe des S "G[REDACTED]". Talwärts näherte sich hier in der Mitte des Fahrwassers fahrend der Motorschlepper "N[REDACTED]" mit dem



Heruntergeladen von: https://www.prinz.law/

auf etwa 30 bis 35 m langem Strang hängenden Kahn "B[REDACTED]" im Anhang. Unmittelbar vor der Begegnung gelang es dem MS "St. M[REDACTED]" noch, sich vor das MS "G[REDACTED]" zu setzen. Während MS "St. M[REDACTED]" noch an der Backbordseite des Talschleppzuges vorbeikommen konnte und auch der Motorschlepper "N[REDACTED]" durch ein hartes Beigehen zum rechten Ufer das MS "G[REDACTED]" freizufahren vermochte, stießen das MS "G[REDACTED]" und der Kahn "B[REDACTED]" bei km 63,05 zusammen, wobei es zu einem ersten Anprall zwischen der Backbordseite des MS "G[REDACTED]" auf Höhe des Raumes 1 und dem Backbordvorschiff des Kahn "B[REDACTED]" und dann nochmals zu einem zweiten Anprall gegen das Achterschiff des Kahn "B[REDACTED]" kam. Beide Fahrzeuge wurden bei dem Zusammenstoß erheblich beschädigt. Infolge des Anpralls wurden beide Fahrzeuge nach ihrer jeweiligen Steuerbordseite abgewiesen und der Kahn "B[REDACTED]", der Achteranker gesetzt hatte, stieß noch mit seinem Vorschiff gegen einen am rechten Ufer liegenden Fährnachen.

Die Klägerin, die ihre Ansprüche auf gesetzlichen Forderungsübergang und auf Abtretung stützt, sowie die auf ihrer Seite beigetretenen Streithelfer machen die Schiffsführung des MS "St. M[REDACTED]" für den Schaden, der bei dem MS "G[REDACTED]" auf 22.348,80 DM berechnet wurde, allein verantwortlich. "St. M[REDACTED]" habe im Bereich der scharfen Flußkrümmung des Neckars bei Lindach das Überholen nicht vornehmen dürfen oder zum mindesten abbrechen müssen, da die Krümmung eine Einsicht in den Oberlauf des Neckars nicht ermöglicht habe und da jederzeit mit einer Begegnung von Talfahrern habe gerechnet werden müssen. Durch das Überholen, das in einem äußerst knappen Abstand auf der Backbordseite von "G[REDACTED]" erfolgt sei, habe "St. M[REDACTED]" dem MS "G[REDACTED]" die Sicht nach dem Oberstrom versperrt und überdies seinen Kurs

behindert, da "St. M[REDACTED]" kurz nach dem Überholen und unmittelbar vor "G[REDACTED]" einen plötzlichen Kurswechsel hart nach Steuerbord vorgenommen habe. Auch der zu Tal fahrende Schleppzug mit SB "N[REDACTED]" und SK "B[REDACTED]" sei durch den plötzlichen Kurswechsel von MS "St. M[REDACTED]", das zunächst die blaue Seitenflagge gezeigt, diese aber dann weggenommen habe, in seinem Kurs behindert worden. Der Talzug habe die von "St. M[REDACTED]" gegebenen Kursweisungen befolgt.

Die Beklagten sind der Meinung, die Schiffsführungen von MS "G[REDACTED]" und SB "N[REDACTED]" hätten den Unfall verschuldet. Die Schiffsführung von "G[REDACTED]" habe das rechtzeitig eingeleitete Überholmanöver von "St. M[REDACTED]" nicht durch Fahrtverminderung unterstützt. "G[REDACTED]" sei nach backbord abgegangen, so daß es zu einer leichten Berührung mit "St. M[REDACTED]" gekommen sei. An dem Unfall trage die Schiffsführung von SB "N[REDACTED]" ebenfalls ein Verschulden, da sie widersprechende Signale gegeben und dadurch einen rechtzeitigen Kurswechsel für die Begegnung unmöglich gemacht habe.

Das Schiffahrtsgericht hat den Klageanspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Die Berufung der Beklagten ist ohne Erfolg geblieben. Mit der Revision verfolgen die Beklagten ihren Klageabweisungsantrag weiter. Die Klägerin und die Streithelferin zu 1 bitten um Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe:

I. Das Berufungsgericht hat ausgeführt: An der Unfallstelle verlaufe, dem Hang entsprechend, der übliche Kurs der Talfahrt auf der linken Seite des Fahrwassers (in Flußrichtung

gesehen), während die Bergfahrer üblicherweise die rechte Fahrwasserseite benutzten. Im vorliegenden Fall sei die Begegnung entgegen dem üblichen Kurs erfolgt. Ein Bergfahrer könne den Oberstrom nur bis km 63,0, ein Talfahrer den Unterstrom nach der Krümmung höchstens ab km 63,2 einsehen. Das durch Schwimmstangen abgegrenzte Fahrwasser habe bei normalem Wasserstand eine Breite von über 50 m. "St. M[REDACTED]" habe zum Überholen zunächst auf der Steuerbordseite von "G[REDACTED]", später auf dessen Backbordseite angesetzt. Das Überholen habe erst im Bereich der starken Stromkrümmung bei km 63,0 stattgefunden, und zwar in einem Abstand von nur 5 m. Als der Schiffsführer des zu Tal fahrenden SB "N[REDACTED]" die Bergfahrer wahrgenommen habe, habe er ein langes Achtungssignal gegeben, um die Bergfahrer zu veranlassen, entsprechend § 38 BSchSO den Weg zu weisen. Darauf sei auf "St. M[REDACTED]" die blaue Seitenflagge zum Zeichen dafür gesetzt worden, daß der Bergfahrer die hier übliche Begegnung Steuerbord an Steuerbord verlange. Auf "N[REDACTED]" habe man sich im Kurs danach eingerichtet und seinerseits die blaue Flagge gezeigt. Auch auf "G[REDACTED]" habe man wahrgenommen, daß auf "St. M[REDACTED]" die blaue Flagge gesetzt sei. Kurz nachdem "St. M[REDACTED]" das MS "G[REDACTED]" überholt gehabt habe, habe "St. M[REDACTED]" den Kurs scharf nach Steuerbord genommen und die blaue Seitenflagge eingezogen. Der Übergang zum Steuerbordkurs sei so hart gewesen, daß "St. M[REDACTED]" das MS "G[REDACTED]" noch leicht gestreift habe. Erst nach dem Überholen habe die Schiffsführung von "G[REDACTED]" den Talzug sichten können, weil durch die Aufbauten des leeren MS "St. L[REDACTED]" die Sicht auf den Oberstrom versperrt gewesen sei. "N[REDACTED]" habe sich zwar noch auf den plötzlichen Kurswechsel von "St. M[REDACTED]" einstellen und scharf nach Steuerbord gehen können, ein Zusammenstoß zwischen "B[REDACTED]" und "G[REDACTED]" sei aber nicht mehr zu vermeiden gewesen.

Die Schiffsführung von "St. M[REDACTED]" habe an der Flußkrümmung nicht überholen dürfen, sie habe auch nicht in einem Abstand von nur 5 m überholen und insbesondere nicht ihren durch die Flaggensetzung festgelegten Kurs unvermittelt und hart ändern dürfen.

Ein Verschulden der Schiffsführung von "G[REDACTED]" könne nicht festgestellt werden. Es sei durch die Beweisaufnahme nicht festgestellt, daß für die Schiffsführung von "G[REDACTED]", das einen nicht wesentlich geringeren Vorauszug als "St. M[REDACTED]" gehabt habe, eine zumutbare Veranlassung bestanden habe, das Manöver noch vor der Flußkrümmung durch Herabsetzen der Fahrstufe zu erleichtern. Hierfür seien die Beklagten beweispflichtig. Abgesehen davon wäre es für "G[REDACTED]" nicht ungefährlich gewesen, im Zeitpunkt des Überholens mit einem Seitenabstand von nur 5 m die Fahrstufe herabzusetzen, weil dann Gefahr bestanden hätte, daß "G[REDACTED]" durch die Sogwirkung des überholenden "St. M[REDACTED]" in Mitleidenschaft gezogen worden wäre. Gegen die Schiffsführung von "G[REDACTED]" könne auch daraus kein Vorwurf erhoben werden, daß sie nicht dem harten Steuerbordkurs von "St. M[REDACTED]" gefolgt sei. Sie sei durch die zunächst von "St. M[REDACTED]" gesetzte blaue Flagge irritiert worden, auch handele es sich um eine Reaktion des letzten Augenblicks.

Ebensowenig treffe die Schiffsführung von "N[REDACTED]" ein Verschulden. Bei der Abgabe des langen Achtungstones und der Befolgung der ursprünglichen und der später abweichenden Kursweisung durch "St. M[REDACTED]" habe sie sachgemäß gehandelt.

II. Die Revision greift das Urteil in mehrfacher Richtung an, jedoch ohne Erfolg.

1. Die Revision rügt zunächst, das Berufungsgericht habe den Sachvortrag der Beklagten übergangen, wonach die Schiffsführung von "G[REDACTED]" den ersten Überholversuch von "St. M[REDACTED]" auf der Steuerbordseite dadurch verhindert habe, daß sie selbst Steuerbordkurs genommen habe. Entgegen der Meinung der Revision brauchte sich jedoch das Berufungsgericht mit dieser von der Klägerin bestrittenen Behauptung nicht zu befassen, da - die Richtigkeit der Behauptung unstreitig - ein solches Verhalten der Schiffsführung von "Günter" den Unfall im Rechtssinne nicht verursacht hat. Nachdem die Beklagte zu 2 den ersten Überholversuch abgebrochen hatte, setzte erst ihr neu gefaßter Entschluß, nunmehr auf der Backbordseite zu überholen, den Ursachenverlauf im Rechtssinne in Gang. Denn bei diesem Entschluß war die Beklagte erneut vor die Prüfung der Frage gestellt, ob das Überholen zulässig war.

2. Die Revision meint, das Berufungsgericht hätte schon bei der Frage, ob die Beklagte ein Verschulden treffen müssen, ob die Schiffsführung von "G[REDACTED]" das Überholmanöver von "St. M[REDACTED]" nicht unterstützt habe. Auch die Ansicht ist rechtsirrig. Selbst wenn erwiesen wäre, daß "G[REDACTED]" entgegen § 44 Nr. 2 BSchSO die Fahrt nicht vermindert und entgegen § 43 Nr. 3 Halbsatz 1 so nahe am rechten Ufer gefahren wäre, daß für "St. M[REDACTED]" nur ein Abstand von 5 m von dem zu überholenden MS "G[REDACTED]" geblieben wäre, so würde das die Beklagte nicht von jedem Schuldvorwurf befreien, sondern nur die Frage des Mitverschuldens betreffen. Denn die Beklagte konnte erkennen, daß sie das Überholen nicht vor der unübersichtlichen Flußkrümmung beendet haben würde, sie mußte ferner mit Talverkehr rechnen. Daraus ergab sich für sie der zwingende Schluß, daß das Manöver ohne Gefahr nicht würde durchgeführt werden können (§ 42 Nr. 1 Satz 1),

eine Gefahrenlage vielmehr dann entstehen konnte, wenn ein Talfahrer, insbesondere ein Talschleppzug, sich näherte, der bei Insichtkommen nicht eindeutig die linke Fahrwasserhälfte befuhr. Nach § 37 Nr. 1 ist das Überholen nur gestattet, wenn das Fahrwasser unter Berücksichtigung aller örtlichen Umstände und des übrigen Verkehrs unzweifelhaft hinreichenden Raum für die Vorbeifahrt gewährt. Zu den zu berücksichtigenden örtlichen Umständen gehören auch scharfe Flußkrümmungen, zu dem zu berücksichtigenden übrigen Verkehr gehört auch ein Gegenverkehr, mit dem gerechnet werden muß. Wenn auch eine Fahrwasserbreite von 50 m auf geraden Strecken ein gleichzeitiges Überholen und Begegnen in der Regel ermöglicht, so kann bei scharfen und unübersichtlichen Flußkrümmungen nicht davon ausgegangen werden, daß für die Vorbeifahrt unzweifelhaft hinreichender Raum besteht. Wollte man das Überholen an solchen Stellen zulassen, so wäre die Möglichkeit nicht auszuschließen, daß sich in der Krümmung überholende Bergfahrt und gleichzeitig überholende Talfahrt begegnen. Die zur Verfügung stehende Fahrwasserbreite von 50 m würde dann bei den auf dem Neckar zugelassenen Schiffsbreiten (BSchSO II. Teil Abschnitt I Neckar § 2) unzweifelhaft hinreichenden Raum für die Vorbeifahrt nicht gewähren. Daraus ergibt sich, daß unter solchen Umständen in scharfen Flußkrümmungen ein Überholen überhaupt nicht gestattet ist. Die Beklagte hätte daher, als sie erkennen konnte, daß der Überholvorgang vor Beginn der Krümmung nicht beendet sein würde, das Überholen rechtzeitig abbrechen und zurückbleiben müssen, wobei es gleichgültig ist, aus welchen Gründen die rechtzeitige gefahrlose Beendigung des Manövers nicht möglich war; insbesondere wäre sie von der Pflicht zum Zurückbleiben auch dann nicht befreit gewesen, wenn sich die Schiffsführung von "G [REDACTED]" pflichtwidrig dem Überholen widersetzt oder es jedenfalls nicht soweit wie möglich erleichtert

(§ 42 Nr. 1 Satz 3) hätte. Die Revision erkennt, daß die Pflicht des Überholenden, sich zu vergewissern, daß das Überholen ohne Gefahr durchgeführt werden kann, nicht nur vor oder bei Einleitung des Manövers, sondern während seiner ganzen Dauer bis zur Beendigung besteht. Aus alldem ergibt sich, daß es unrichtig ist, wenn die Revision meint, ein Schuldvorwurf gegen die Beklagten sei unmöglich, solange nicht die Vorwürfe der Beklagten gegen die Schiffsführung von "G[REDACTED]" widerlegt seien. Einen Rechtfertigungsgrund dafür, daß die Beklagte das Überholmanöver nicht abgebrochen hat, haben die Beklagten nicht dargetan, geschweige denn bewiesen. Die Frage, ob die Schiffsführung von "G[REDACTED]" sich beim Überholen durch "St. M[REDACTED]" richtig verhalten habe, betrifft ausschließlich das Mitverschulden der Schiffsführung von "G[REDACTED]" an dem Unfall; die Beweispflicht trifft also insoweit die Beklagten.

Da das nautisch schuldhafte Verhalten der Beklagten zu 2 allein schon darin liegt, daß sie trotz der Gefahrenlage von dem eingeleiteten Überholmanöver nicht rechtzeitig zurückgetreten ist, erübrigt sich eine Stellungnahme zu den Revisionsangriffen gegen die weiteren Schuldvorwürfe, die im angefochtenen Urteil gegen die Beklagte erhoben werden.

3. Ein Mitverschulden der Schiffsführung von "G[REDACTED]" würde dann gegeben sein, wenn sie das Überholen von "St. M[REDACTED]" nicht erleichtert hätte, obwohl dies möglich gewesen wäre (§ 42 Nr. 1 Satz 3), insbesondere wenn sie die Geschwindigkeit nicht vermindert hätte (§ 44 Nr. 2). Die Beklagten haben der Schiffsführung von "G[REDACTED]" vorgeworfen, sie habe die Fahrstufe während des Überholens nicht herabgesetzt, sondern sei vollen weitergefahren. Während das Schiffahrtsgericht in seinem Urteil (S. 10 f) klar zum Ausdruck gebracht

hat, die Beklagten hätten keinen Beweis für ihre Behauptung erbracht, gibt die Formulierung des Berufungsurteils in dieser Richtung zu Zweifeln Anlaß. Das Berufungsgericht hielt jedoch eine wesentliche Fahrtverminderung für die Schiffsführung von "G[REDACTED]" deshalb nicht für zumutbar, weil bei dem geringen Seitenabstand von nur 5 m, in dem "St. M[REDACTED]" überholte, die Gefahr bestanden habe, daß "G[REDACTED]" durch die Sogwirkung des überholenden MS "St. M[REDACTED]" in Mitleidenschaft gezogen worden wäre. Wenn hiernach im angefochtenen Urteil der Nachweis eines Verschuldens der Schiffsführung von "G[REDACTED]" als nicht erbracht angesehen wird, so kann dem aus Rechtsgründen nicht entgegengetreten werden.

Das Berufungsgericht sieht weiterhin kein Verschulden der Schiffsführung von "G[REDACTED]" darin, daß sie nach dem Überholen von "St. M[REDACTED]" und nach Freiwerden der Sicht nicht sofort die Situation überblickt habe und dem scharfen Steuerbordkurs von "St. M[REDACTED]" nicht gefolgt sei. Die Erwägung im angefochtenen Urteil, daß es sich dabei zum mindesten um ein Verhalten der Schiffsführung von "G[REDACTED]" während des letzten Augenblicks vor dem Unfall handele, ist tatsächlicher Art. Die Revision kann hiergegen nichts vorbringen. Der Schluß des Berufungsgerichts, daß diese Reaktion des letzten Augenblicks keinen Schuldvorwurf zu begründen vermöge, ist ohne Rechtsfehler gezogen.

III. Hiernach sind die Beklagten zum Schadensersatz gemäß §§ 92, 114 BSchG, §§ 735, 738 HGB (Beklagter zu 1), § 823 Abs. 1 und 2 BGB mit §§ 38 Nr. 1, 42 Nr. 1 BSchSO (Beklagte zu 2) als Gesamtschuldner (§ 840 BGB) verpflichtet, ohne daß der Verstoß gegen weitere schiffahrtspolizeiliche Vorschriften einer Erörterung bedarf. Daher war die Revision

als unbegründet zurückzuweisen.

Die Kostenentscheidung beruht auf §§ 97 Abs. 1, 100 Abs. 4, 101 Abs. 1 erster Halbsatz ZPO.

Dr.Fischer Dr.Kuhn Dr.Nörr Liesecke Dr.Schulze