

Verkündet.

2135 052

am 30. November 1961

Schwingen, Justizobersekretär
als Urkundsbeamter der
Geschäftsstelle

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

In dem Rechtsstreit

1)

2)

Beklagte und Revisionskläger,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr.

gegen

1)

2)

Klägerinnen und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Freiherr

Nebenintervenientinnen:

1)

2)

3)

- Prozeßbevollmächtigte: zu 1 und 2: Rechtsanwalt
zu 3: Rechtsanwalt

hat der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die
mündliche Verhandlung vom 30. November 1961 unter Mitwirkung
des Senatspräsidenten Dr. Nastelski und der Bundesrichter
Dr. Fischer, Dr. Kuhn, Dr. Nörr und Dr. Haager

für Recht erkannt:

Die Revision der Beklagten gegen das Urteil des
3. Zivilsenats des Oberlandesgerichts - Rheinschiff-
fahrtsobergerichts - in Köln vom 12. November 1959
wird zurückgewiesen.

Die Kosten des dritten Rechtszuges einschließlich
der Kosten der Nebeninterventionen werden den Beklag-
ten als Gesamtschuldnern auferlegt.

Von Rechts wegen.

Tatbestand:

Bei der Klägerin zu 1 ist der Schleppkahn "F[REDACTED]" (397 to, 51,70 m lang, 6,86 m breit) gegen die Gefahren der Schifffahrt versichert. Sie macht mit der Klage auf sie übergegangene Schadensersatzansprüche in Höhe von 71.615,75 DM geltend wegen eines Schadens, der dem Eigner am 23. Februar 1957 infolge Grundberührung des Kahns im Neuen Fahrwasser bei Bingen erwachsen ist. Bei der Klägerin zu 2 war ein Teil der Ladung des Kahns (118,450 kg Schrott) versichert. Sie beansprucht als Rechtsnachfolger des Geschädigten Ersatz des Ladungsschadens in Höhe von 7.493,55 DM.

Der Kahn "F[REDACTED]" befand sich mit insgesamt 330 Tonnen Schrott, 1,65 m tief liegend, auf der Talfahrt im Anhang des Bootes "M[REDACTED]" (360 bis 400 PS), das der Nebenintervenientin zu 1 gehört und von dem Nebenintervenienten zu 2 verantwortlich geführt wurde. "F[REDACTED]" hing auf erster Länge steuerbords neben dem wesentlich größeren, ebenfalls beladenen Kahn "A[REDACTED]" (1.273 to, 900 to Ladung), welcher den Nebenintervenienten zu 3 gehört. Auf zweiter Länge hingen die leeren Kähne "M[REDACTED]" und "G[REDACTED]", deren Schleppstränge auf dem größeren Kahn "A[REDACTED]" festgesetzt waren. Der Binger Pegel zeigte einen Stand von 2,70 m an.

Als der Schleppzug, dem die Fahrt durch das Neue Fahrwasser freigegeben war, die Mäuseturminsel passiert hatte und anschließend in das Neue Fahrwasser einfuhr, begegneten ihm Backbord an Backbord zunächst ein aus dem Vorspannboot "H[REDACTED]" und MS "S[REDACTED]" bestehenden Bergschleppzug, danach das MTS "P[REDACTED]" (1.514 to, 85,24 m lang, 11,04 m breit), das hinter MS "S[REDACTED]" bergwärts kam. In Höhe des Hohen Lochsteins (km 530,6), im Augenblick oder kurz nach der Vorbeifahrt am MTS "P[REDACTED]", rakte der Kahn "F[REDACTED]" mit seiner Steuerbordseite in Höhe von Raum 1 und 2 10 bis 12 m von der



Längskribbe (Trennwerk zwischen dem Neuen Fahrwasser und den Lochbänken) entfernt und zog sich hierbei ein Leck zu. Der Schleppzug mußte bei Trechtingshausen aufdrehen und der Kahn auf Grund gesetzt werden.

Die Klägerinnen nehmen die Beklagte zu 1 als Eignerin in dinglicher und beschränkt persönlicher Haftung, den Beklagten zu 2 als Schiffsführer des MTS "P [REDACTED]" in unbeschränkt persönlicher Haftung als Gesamtschuldner in Anspruch und behaupten, die Schuld an dem Unfall des Kahnes "F [REDACTED]" treffe allein den Beklagten zu 2, weil dieser in die Enge des Neuen Fahrwassers eingefahren sei, statt unterhalb des Trennwerks die Vorbeifahrt abzuwarten.

Die Beklagten bestreiten jedes Verschulden der Schiffsführung von "P [REDACTED]". Sie meinen, eine Stromenge habe nicht vorgelegen; der Unfall sei darauf zurückzuführen, daß der Talzug die Längskribbe zu hart angehalten habe. Die Kahnführung von "F [REDACTED]" treffe zum mindesten ein Mitverschulden, da die seitliche Meerung des Kahns an den Kahn "A [REDACTED]" unsachgemäß vorgenommen worden sei.

Das Rheinschiffahrtsgericht hat die Klage abgewiesen, das Rheinschiffahrtsobergericht hat sie dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Mit der Revision erstreben die Beklagten die Wiederherstellung des erstrichterlichen Urteils. Die Klägerinnen und die Nebenintervenientinnen bitten um Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe:

I. 1. Das Berufungsgericht ist der Auffassung, der Unfall habe sich in einer Stromenge (§ 41 RhSchPolVO) ereignet. Zwar könne nicht die ganze Strecke des Neuen Fahrwassers als Strom-

enge angesehen werden, wohl aber habe an der Unfallstelle unter den damals gegebenen Verhältnissen das Fahrwasser nicht unzweifelhaft hinreichenden Raum für die Vorbeifahrt gewährt. Das Fahrwasser sei zwar 78 m breit; trotzdem könne man nicht sagen, daß einem Talzug bei einer Begegnung mit einem 11 m breiten, hart an der linken Fahrwassergrenze verhaltenden Bergfahrer 60 m Fahrwasser zur Verfügung ständen. Die Strömungsverhältnisse seien hier sehr schwierig: Wenn, wie am Unfalltage, die Längskribbe (damals um 40 cm) überflutet sei, so ströme ein großer Teil des Wassers hinter der Mäuseturminsel hervor quer über die Längskribbe nach rechtsrheinisch zu den Lochbänken zu, so daß sich also die Strömung trotz der nach rechts gerichteten Stromkrümmung bis etwas unterhalb von km 530,6 kräftig nach rechtsrheinisch absetze. Die Anhänge von Talzügen, die nicht genügend Abstand von der Längskribbe hielten, würden daher geradezu vierkant auf die Kribbe versetzt. Kurz unterhalb von km 530,6 fließe dagegen das durch die Lochbänke angestaute Wasser in umgekehrter Richtung von rechtsrheinisch über das Trennwerk herein, so daß die Strömung von dort ab nach linksrheinisch gehe. Um der am Unfalltag herrschenden gefährlichen Querströmung nach rechtsrheinisch zu begegnen, habe sich ein Talzug mit zwei Längen, bei denen normalerweise jeweils bis zu 20 m Breite in Rechnung zu stellen seien, auf jeden Fall weit von der rechten Fahrwassergrenze entfernt halten müssen. Mindestens das rechte Drittel des gesamten Fahrwassers sei für den Talzug praktisch nicht zu benutzen. Ein etwa 200 m langer Talschleppzug müsse gerade in der Stromkrümmung auch genügend Abstand von dem Bergfahrer halten. Schließlich sei die Gefahr zu berücksichtigen, daß die Fahrer der Talschiffe durch einen Bergfahrer, dessen Verhalten sie nicht immer sicher vorberechnen könnten, an dieser Stelle irritiert und zu einer falschen Fahrweise verleitet werden könnten.

Wie sich aus der Auskunft der Wasser- und Schifffahrtsdirektion M. vom 26. März 1957 ergebe, werde das Neue Fahr-

wasser vom Wahrschauposten auf der Mäuseturminsel für die Talfahrt nur dann gesperrt, wenn ein Bergschleppzug (der nicht nur aus einem Einzelfahrer mit Vorspann besteht) sich im Neuen Fahrwasser befinde oder gerade hineinfahren wolle. Alle anderen Bergfahrer könnten eine Begegnung zwischen km 530,6 und 530,7 dadurch vermeiden, daß sie vor der Begegnung mit dem Talfahrer entweder das linke Ufer oberhalb km 530,6 erreichten (wie hier MS "S [REDACTED]" mit dem Vorspann-Boot "H [REDACTED]", die in den toten Winkel der Mäuseturminsel ausgewichen waren) oder unterhalb von km 530,7, wo die Bergfahrt üblicherweise vom Leitwerk zum linken Ufer hinüberwechselte, am Längswerk, also auf der rechten Seite des Fahrwassers, verhielten, bis der Talfahrer vorbeigefahren sei.

Unter den besonders erschwerten Umständen habe das Fahrwasser an dieser Stelle selbst für die Begegnung zwischen einem zu Berg kommenden Einzelfahrer und einem Talzug nicht unzweifelhaft hinreichenden Raum geboten. Der Schiffsführer von "P [REDACTED]" hätte daher unterhalb der Krümmung warten müssen, um die Begegnung mit dem Talzug in der Stromenge zu vermeiden.

2. Die Ausführungen des Berufungsgerichts sind frei von Rechtsirrtum und halten allen Revisionsangriffen stand; sie tragen seine Auffassung, daß an der Unfallstelle eine Stromenge vorhanden war, in die der Bergfahrer nicht hätte hineinfahren dürfen.

Nach § 37 Nr. 1 ist das Begegnen nur gestattet, wenn das Fahrwasser unter Berücksichtigung aller örtlichen Umstände und des übrigen Verkehrs unzweifelhaft hinreichenden Raum für die Vorbeifahrt gewährt. Wo dies voraussehbar nicht der Fall ist (Stromengen), müssen Bergfahrer nach § 41 Nr. 1 b unterhalb der Stromenge halten, bis der Talfahrer diese durchfahren hat.

Die Fahrt durch die Binger-Loch-Strecke ist durch Wahrschau geregelt (§§ 129, 130). Die Talschiffahrt soll in der Regel das Neue Fahrwasser (also das linksrheinische, nicht das rechtsrheinisch befindliche Binger-Loch-Fahrwasser) benutzen. Sie darf aber das Fahrwasser nur dann benutzen, wenn es durch Signal, das der Posten 2 auf dem Mäuseturm gibt, freigegeben ist. Wie sich aus der Auskunft der Wasser- und Schifffahrtsdirektion M. ergibt, wird das Freigabezeichen nach seit langer Zeit bewährter Übung gegeben, wenn entweder überhaupt kein Fahrzeug oder nur ein Einzelfahrer (ohne oder mit Vorspann) zu Berg fährt. Hier war das Freigabezeichen (Bild 93 zu § 130) für den Talschleppzug gegeben. Der Posten 2 kann auch für die Bergfahrt das Neue Fahrwasser ab km 531,40 sperren. Das ist hier nicht geschehen. Sowohl der Talschleppzug "L." als auch der Einzelbergfahrer "P." durften daher in das Neue Fahrwasser hineinfahren. Damit, daß die Wahrschaustrecke vom Wahrschauer für den Talfahrer freigegeben und für den Bergfahrer nicht gesperrt worden war, ist aber nicht gesagt, daß nicht an einzelnen Stellen dieser Strecke eine Stromenge vorhanden sein kann. So wenig das Nichtvorhandensein eines Wahrschauers den Schluß rechtfertigt, daß keine Stromenge vorliege (BGH VersR 1958, 122, 123), ebensowenig schließt das Vorhandensein eines Wahrschauers aus, daß sich auf der Wahrschaustrecke Stromengen befinden. Vielmehr ist es, wie der Senat in dem bezeichneten Urteil ausgeführt hat, Sache des Bergfahrers, das Fahrwasser abzuschätzen, das beim Begegnen zur Verfügung steht, wobei insbesondere der Wasserstand, die Stromverhältnisse, der Tiefgang und die Breite des eigenen Schiffs und der entgegenkommenden Schiffe, mit deren Begegnung in der Enge zu rechnen ist, eine Rolle spielen. Auch das Vorhandensein einer Stromkrümmung, die ein entgegenkommender Talfahrer mit seinen Anhängen zu befahren hat, ist zu beachten. Wenn auch der Bergfahrer im allgemeinen damit rechnen kann, daß sich der Talfahrer nautisch richtig verhält, so muß er sich doch vor Augen halten, daß für den Talfahrer Umstände vorliegen können, die das Navigieren sehr schwierig machen. Das

Gesetz bringt dadurch, daß es unzweifelhaft hinreichenden Raum für die Vorbeifahrt verlangt, zum Ausdruck, daß der Bergfahrer bei der Begegnung kein Wagnis in Kauf nehmen darf. Da Sicherheit des Verkehrs vor Schnelligkeit geht, darf der Bergfahrer den Talfahrer nicht in eine Lage versetzen, die sein Navigieren besonders erschwert und dazu führen kann, daß schon ein leichter nautischer Fehler zu einem Unfall führt.

Nach den rechtsfehlerfreien Feststellungen des Berufungsgerichts überließ der Bergfahrer einem Talfahrer eine Fahrwasserbreite von 60 m, die aber wegen der Querströmung mindestens zu einem Drittel der Breite des gesamten Fahrwassers (78 m), also zu 26 m, für den Talfahrer praktisch nicht benutzbar war. Damit verblieb für einen Talzug ein Raum von nur 34 m, der von Anhängen, die aus aneinander gekuppelten Fahrzeugen bestehen konnten, bis zu einer Breite von 20 m in Anspruch genommen werden konnte. Der Abstand zwischen Tal- und Bergfahrer konnte sich also auf 14 m verringern. Für das Talboot und seine Anhänge wurde damit das Navigieren sehr schwierig, wollten sie zur Linken den Zusammenstoß mit dem Bergfahrer und zur Rechten die Berührung mit dem von der Längskribbe abfallenden Grund vermeiden, zu dem ihre Schiffe von der nach rechtsrheinisch gehenden Querströmung getrieben wurden. Zutreffend nimmt das Berufungsgericht auch an, daß ein Bergfahrer damit rechnen müsse, daß durch sein Verhalten in solcher Lage ein Talfahrer irritiert werden könne, wie das auch im vorliegenden Falle geschehen sei; im angefochtenen Urteil ist hierzu festgestellt, daß die verantwortlichen Führer und Lotsen des Talzuges sich durch die Lage des "P[REDACTED]-Zuges" stark behindert gefühlt hätten und in erster Linie deshalb zu nahe an die Längskribbe herangegangen seien. Gewiß hätte eine nautisch völlig einwandfreie Führung des Bootes und seiner Anhänge einen Unfall vermeiden können. Der Bergfahrer hätte aber den Talzug gar nicht in eine solche schwierige Lage bringen dürfen, sondern hätte rechtsrheinisch unterhalb von km 530,7 an der Längskribbe verhalten müssen, bis der Talzug vorbeige-

fahren gewesen wäre. So weit geht der Vertrauensgrundsatz nicht, daß ein Schiffer in einer schwierigen Lage, in die er den Gegenfahrer bringt, ein nautisch einwandfreies Verhalten des Gegenfahrers erwarten darf. Der Talzug hätte bei richtiger Fahrweise den Bergfahrer ziemlich scharf anhalten müssen. Daß die Schiffsführer von "M" und "A" hiervor in der Sorge, eine Kollision mit dem Bergfahrer herbeizuführen, zurückschreckten, vermag sie vielleicht nicht zu entschuldigen, kann aber den Bergfahrer, der die Talfahrer durch seine Fahrweise in die Zwangslage der nautischen Entscheidung gebracht hat, nicht von eigener Schuld freistellen.

Zu Unrecht wirft die Revision dem Berufungsgericht eine Verkennung der in § 130 getroffenen Regelung vor. Das Berufungsgericht hat zutreffend in dieser Richtung nur ausgeführt, daß schon das Vorhandensein einer Wahrschaustrecke auf schwierige Verhältnisse hindeute, wie sie auch im Rahmen des § 41 eine Rolle spielten, und der Bergfahrer durch die Ankündigung des Talschleppzuges zu besonders sorgfältiger Prüfung verpflichtet gewesen sei. Daß Voraussetzungen und Folgen der in §§ 41 und 130 getroffenen Regelungen verschieden sind, hat das Berufungsgericht nicht verkannt, sondern gerade auf die Verhältnisse bei km 530,6 im konkreten Fall abgestellt.

Die breiten Ausführungen, die das Berufungsgericht im Zusammenhang mit der fehlerhaften Fahrweise des Talzuges macht, könnten zwar, wie der Revision zuzugeben ist, den Anschein erwecken, als hätte das Fahrwasser doch unzweifelhaft hinreichenden Raum für die Vorbeifahrt gewährt. Entscheidendes Gewicht können aber nur die Feststellungen im angefochtenen Urteil über den zur Verfügung stehenden Begegnungsraum und die die Navigation besonders erschwerenden Stromverhältnisse haben. Sie rechtfertigen die Annahme einer Stromenge.

Ohne Rechtsfehler ist die Ansicht des Berufungsgerichts, daß außer einer fehlerhaften Fahrweise des Talzuges, die auf

einer Verkenennung der Strömungsverhältnisse beruhte, auch das Einfahren des Bergfahrs in die Stromenge für den Unfall ursächlich war. Die Ansicht des Berufungsgerichts wird von seiner Feststellung getragen, daß die verantwortlichen Führer und Lotsen des Talzuges deswegen in erster Linie zu nahe an die Längskribbe hingefahren seien, weil sie sich durch die Lage des "P [REDACTED]" stark behindert fühlten. Hiernach hat gerade die Lage des Bergfahrs dazu geführt, daß der Talzug unter Nichtberücksichtigung der Strömungsverhältnisse zu weit nach Steuerbord gegangen ist, wozu er keinen Anlaß gehabt hätte, wenn der Bergfahrer sich nicht in der Stromenge befunden hätte. Dafür spricht auch der Umstand, daß nach der Feststellung des Berufungsgerichts das Talboot gleich nach dem Passieren des Bergfahrs seine Anhänge wieder nach Backbord abziehen versucht habe, was dann freilich nicht mehr gelungen sei. Das Berufungsgericht hat schließlich ausgeführt, es fehle an ausreichenden Anhaltspunkten dafür, daß der Kahn "F [REDACTED]" selbst dann gerakt hätte, wenn "P [REDACTED]" sich überhaupt nicht in der Enge befunden hätte. Entgegen der Meinung der Revision ist damit nicht auf die Frage der Beweislast abgestellt, vielmehr hat das Berufungsgericht damit seine Überzeugung zum Ausdruck gebracht, daß eine Grundberührung nicht erfolgt wäre, wenn der Bergfahrer die Stromenge nicht befahren hätte. Im übrigen verkennt die Revision, daß ein verbotswidriges Befahren einer Stromenge durch den Bergfahrer zum mindesten den Anscheinsbeweis dafür erbringt, daß sein Verhalten für das Raken des Kahnes eines Talzuges in der Stromenge ursächlich, dieser Anscheinsbeweis im vorliegenden Fall aber von den Beklagten nicht ausgeräumt ist.

II. Daß nach der Auffassung des Berufungsgerichts auch die Schiffsführung des Talbootes "M [REDACTED]" ein ursächliches Verschulden an dem Unfall trifft, ist für die hier zutreffende Entscheidung ohne Bedeutung. Der Kahn hat für das Verschulden seines Schleppers nicht einzustehen; soweit mehrere Schiffe den Unfall schuldhaft verursacht haben, haften sie ihm als

Gesamtschuldner, so daß er sich an jedes einzelne Schiff halten kann. Hierüber besteht kein Streit. Nun will aber die Revision ein eigenes Verschulden der Kahnbesetzung darin sehen, daß sie ihren Kahn seitlich in fehlerhafter Weise an den Kahn "A" gemeert und sich gegen die nautisch fehlerhafte Fahrweise ihres Bootes nicht gewehrt habe. Damit kann die Revision keinen Erfolg haben.

Zwar ist der Kahnführer für die Meerung seines Kahnes mitverantwortlich (BGH VersR 1958, 560 f). Eine unsachgemäße Meerung liegt aber nach den Feststellungen des Berufungsgerichts nicht vor. "F" war, wie das Berufungsgericht feststellt, an dem mehr als dreimal so großen Kahn "A" fast Kopf an Kopf gekuppelt, so daß sie nach Backbord hin so gut wie keine Steuerwirkung und nach Steuerbord hin auch nur eine wesentlich geringere besaß als der Nachbarkahn. Auch war für den Kahnführer von "F" die Sicht nach Backbord durch die hohe Decklast von "A" stark behindert. Unter diesen Umständen mußte die Führung von "F" die Verantwortung für die Steuerung des ersten Anhangs praktisch der Führung des "A" überlassen. Das Berufungsgericht führt aus, diese Art der Zusammenstellung habe dem Schiffsfahrtsbrauch nicht widersprochen, jede Art der Zusammenstellung habe auf der Talfahrt im Gebirge ihre Vor- und Nachteile. Die Ausführungen im angefochtenen Urteil lassen keinen Rechtsfehler erkennen. Der Gesetzgeber (§ 57) hat das längsseitige Zusammenkuppeln ungleich großer Fahrzeuge trotz der Nachteile, die es mit sich bringt, zugelassen, ohne über die Art der Zusammenstellung Regeln aufzustellen. Ein bestimmter Schiffsfahrtsbrauch hat sich nach der Feststellung des Berufungsgerichts hier nicht gebildet. Da die vorliegende Art der Zusammenstellung einem Schiffsfahrtsbrauch nicht widerspricht, sondern ebenfalls in Übung ist (vgl. den ähnlich liegenden Fall BGH VersR 1961, 759; ferner Wassermeyer, Der Kollisionsprozeß, 2. Aufl., S. 248 f), kann der Kahnführung von "F" ein Schuldvorwurf nicht gemacht werden. Sie mußte sich bei den gegebenen Verhältnissen auf die

richtige Steuerung durch den Nachbarkahn verlassen. Der Anhörung eines Sachverständigen bedurfte es nicht, da das Rheinschiffahrtsobergericht über genügend eigene Sachkunde in dieser Frage verfügt.

Ebenso unbegründet ist der gegen die Führung des Kahnes "F" erhobene Vorwurf, sie habe sich gegen die fehlerhafte Fahrweise ihres Bootes nicht gewehrt. Wie sie sich hätte wehren sollen, sagt die Revision nicht. Daß ein Abwerfen des Kahnes nicht in Frage kam, bedarf keiner Erörterung. Ob etwa ein Zuruf oder eine Zeichengebung Erfolg gehabt hätte, kann dahingestellt bleiben. Denn es handelt sich hier um Ermessensfragen rein nautischer Art, für die der Schleppführer in der Regel allein verantwortlich ist, soweit es sich um die Führung seines Bootes handelt (vgl. BGHZ 28, 84, 87; 34, 13, 15 f).

III. Hiernach ist die Klage mit Recht dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt worden. Die Revision war daher mit der Kostenfolge aus §§ 97, 101 ZPO zurückzuweisen.

Dr.Nastelski Dr.Fischer Dr.Kuhn Dr.Nörr Dr.Haager