

Nachschlagewerk: ja
BGHZ: nein

RheinSchPVO §§ 37 Nr. 1, 42 Nr. 1, 46 Nr. 3

Vorrang des aufdrehenden Talfahrers gegenüber dem überholenden Bergfahrer. Der überholende Bergfahrer ist ggf. nicht nur verpflichtet, seine Geschwindigkeit zu vermindern, sondern hat das Überholen abubrechen, indem er je nach der Verkehrslage abstoppt, zurückschlägt oder durch Wenden zu Tal sich hinter den Vorfahrenden setzt. Zur Beweislast des Überholenden.

BGH, Urt. v. 3. März 1969 - II ZR 80/68 - Rheinschiffahrtsobergericht Köln
Rheinschiffahrtsgericht
Duisburg-Ruhrort

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 80/68

URTEIL

Verkündet am

3. März 1969

Kaufmann,

Justizangestellte

**als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle**

in dem Rechtsstreit

der Schifffergilde "E [REDACTED]" U [REDACTED], S [REDACTED]
[REDACTED] a.G. in U [REDACTED], vertreten durch ihren Geschäfts-
führer daselbst,

Klägerin und Revisionsklägerin.

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

gegen

den Schiffseigentümer A.J. O [REDACTED] vom Boot "Rijn en Schelde",
R [REDACTED]/Holland,

Beklagten und Revisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 3. März 1969 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Dr. Kuhn und der Bundesrichter Dr. Nörr, Liesecke, Dr. Schulze und Fleck

für Recht erkannt:

Die Revision gegen das Urteil des Rheinschiffahrts-
obergerichts in Köln vom 5. April 1968 wird auf Kosten
der Klägerin zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Klägerin nimmt aus übergegangenem und übertragenem Recht den Beklagten in Höhe von 16 782,05 DM aus einem Schiffsunfall in Anspruch, der sich am 28. November 1965 gegen 12.30 Uhr auf dem Rhein zwischen km 846 und 857 ereignet hat. Sie ist der Versicherer des 248 BRT großen, 42 m langen und 290 PS starken Küstenmotorschiffs "Balmung". Dem Beklagten gehört das Schleppboot "Rijn en Schelde", das von ihm selbst verantwortlich geführt wurde.

Das beladene KMS "Balmung" befand sich auf der Bergfahrt und überholte den rechtsrheinischen fahrenden Schleppzug "Helga" an dessen Steuerbordseite. Zu Tal kam das Boot "Rijn en Schelde" mit vier leeren Anhängen, den Schleppkähnen "Maria" (steuerbords) und "Mathias Stinnes 89" (backbords) auf erster Länge und den Kähnen "Krupp 30" (steuerbords) und "Gelderland" (backbords) auf zweiter Länge. Der Talzug hielt sich etwa 50 m aus dem rechten Ufer. Es ging starker Südwestwind aus dem linken Ufer. Während eines von dem Schleppzug "Rijn en Schelde" über Backbord vorgenommenen Aufdrehmanövers schlug der SK "Krupp 30" mit seinem im Davit hängenden Flieger gegen die Steuerbordseite des KMS "Balmung",



wodurch dieses erheblich beschädigt wurde. Nach dem Unfall : das Schleppboot "Rijn en Schelde" auf weitere Reisen ausgesandt worden.

Die Klägerin hat behauptet:

Das KMS "Balmung" habe sich 25 bis 30 m aus den rechtsrheinischen Kribben etwa in Höhe des Bootes "Helga" befunden als der weit rechtsrheinisch statt in Strommitte zu Tal kommende Schleppzug "Rijn en Schelde" plötzlich begonnen habe, über Backbord aufzudrehen, ohne daß vorher rechtzeitig Aufdrehsignale gegeben worden seien. KMS "Balmung", das die Wahrschau der Wasserschutzpolizei, rechtsrheinisch zu fahren beim Überholen befolgt habe, habe sich beeilt, den Überholvorgang möglichst schnell abzuschließen, da der Talschleppzug in Querlage herangetrieben sei. Sobald das Küstenmotorschiff vor dem Boot "Helga" gewesen sei - die Maschine sei schon gestoppt gewesen -, habe das KMS "Balmung" sich bei km 846,5 zwischen zwei Kribben geflüchtet, um dem aufdrehenden Schleppzug soviel Platz wie möglich zu machen. Dennoch sei es zum Zusammenstoß mit dem Achterschiff des SK "Krupp" gekommen.

Im Berufungsrechtszug hat die Klägerin, abweichend von ihrem Klagevorbringen, behauptet, der Beklagte habe sein Aufdrehen erst begonnen, als KMS "Balmung" sein Überholen des "Helga"-Schleppzuges bereits beendet und sich in Kiellinie, etwa 10 m aus den rechtsrheinischen Kribben, vor "Helga" befunden habe.

Der Beklagte ist der Ansicht, er habe sein zulässiges Aufdrehmanöver fehlerfrei durchgeführt. Er sei bei Grieth durch ein Boot der Wasserschutzpolizei E██████ zum sofortigen Aufdrehen wegen einer weiter unterhalb befindlichen Sperre aufgefordert worden. Auch die Führung von "Balmung", sei durch die Wasserschutzpolizei davon in Kenntnis gesetzt worden, daß die Talfahrt aufdrehen müsse. Nach Abgabe mehrerer

Aufdrehsignale, die auch seitens der ankommenden Bergfahrt hätten wahrgenommen werden müssen, habe er begonnen, mit voller Kraft über Backbord von rechts- nach linksrheinisch aufzudrehen. Um diese Zeit habe sich rechtsrheinisch das in der Bergfahrt befindliche Schleppboot "Helga" mit zwei Anhangkähnen genähert, das an seiner Steuerbordseite von dem Küstenmotorschiff überholt worden sei. Als sein Boot "Rijn en Schelde" schon fast herum gewesen sei und seine Leerschiffe mit Steuerbordkurs gegen den starken Wind zum linken Ufer gezogen habe, habe die zweite Länge seines Schleppzuges noch zwerch in Strom gelegen. Entgegen der Fahrweise des Bootes "Helga", das seine Fahrt sogleich vermindert habe, sei das Küstenmotorschiff zunächst weitergefahren und habe seinen Vorauszug unter gleichzeitigem Ausweichen zum rechten Ufer hin erst verlangsamt, als es an dem Schleppboot "Helga" vorbei und von dem Achterschiff des SK "Krupp 30" nur noch etwa 50 m entfernt gewesen sei.

Das Rheinschiffahrtsgericht hat die Klage dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt, das Rheinschiffahrtsobergericht hat sie abgewiesen.

Mit der Revision, um deren Zurückweisung der Beklagte bittet, erstrebt die Klägerin die Wiederherstellung des erstrichterlichen Urteils.

Entscheidungsgründe:

I. Das Berufungsgericht geht zutreffend davon aus, daß nach § 46 RhSchPVO das Aufdrehen auch dann zulässig ist, wenn andere Fahrzeuge dadurch gezwungen werden, unvermittelt ihre Geschwindigkeit zu vermindern oder ihren Kurs zu ändern, der Aufdrehende also den Vorrang vor der durchgehenden Schifffahrt habe, die sofort und so nachdrücklich dem Auf-

drehmanöver Rechnung zu tragen habe, als dies mit der Sicherheit vereinbar sei. Danach hält das Berufungsgericht das Aufdrehen des Talzuges für zulässig. Im angefochtenen Urteil wird offengelassen, ob und in welcher Entfernung der Talzug Aufdrehsignale gegeben hat. Der Talzug habe, so führt das Berufungsgericht aus, in 300 bis 400 m Entfernung vor dem Bergfahrer "Balmung" mit dem Aufdrehen begonnen. Diese Entfernung habe bei richtigem nautischen Verhalten der beteiligten Fahrzeuge ausgereicht. Die Klägerin habe auch nicht bewiesen, daß der Beklagte bei der Durchführung seines Aufdrehmanövers fehlerhaft gehandelt habe. Der Beklagte habe für seinen Drehkreis die ganze rechte Fahrwasserseite in Anspruch nehmen dürfen, da er habe davon ausgehen können, daß die herankommende Bergfahrt bei nachhaltigem Abstoppen zu dem sie verpflichtet gewesen sei, nicht in seinen Drehkreis geraten werde. Trotz des starken Windes sei der Talzug während des Drehens nur etwa 100 m zu Tal gekommen; jedenfalls habe die Klägerin nicht bewiesen, daß der Talzug eine über Gebühr lange Stromstrecke in Anspruch genommen habe. Nautisch richtig sei es auch gewesen, daß das Boot "Rijn en Schelde" seine Anhänge mit aller Kraft durchgezogen habe. Wenn es dennoch zur Kollision gekommen sei, so liege das allein daran, daß KMS "Balmung", das sich nach dem Klagevortrag bei Beginn des Drehmanövers noch in Höhe des Bootes "Helga" befunden habe, statt abzustoppen, sein Überholen möglichst schnell habe beenden wollen, um sich vor das Boot "Helga", das seine Fahrt verlangsamt habe, zu setzen. Selbst wenn, was zweifelhaft sei, für erwiesen angesehen werden könne, daß KMS "Balmung" sein Überholen bei Beginn des Aufdrehmanövers bereits beendet gehabt habe, sei nicht bewiesen, daß "Balmung" die Fahrt nach Beendigung des Überholens sofort und nachhaltig abgestoppt habe.

II. Die Revision beruft sich auf die vom Berufungsgericht unterstellte Behauptung der Klägerin, KMS "Balmung" habe sich beim Beginn des Aufdrehens bereits in Kiellinie vor

dem Schleppzug "Helga" befunden.

Von dieser Unterstellung, die eine Hilfsbegründung des Berufungsurteils darstellt, kann man nicht ausgehen. Die Klägerin hat in ihrer Klage (S. 3) behauptet, KMS "Balmung" habe sich beim Überholen des Schleppzuges "Helga" in Höhe des Bootes "Helga" befunden, als der Talzug aufzudrehen begonnen habe. Diese Behauptung der Klägerin hat sich der Beklagte in seiner Klagebeantwortung (S. 2) zu eigen gemacht, in der er ausführte, das Boot "Helga" sei an seiner Steuerbordseite von "Balmung" überholt worden, als der Talzug mit dem Aufdrehen begonnen habe. Unter Zugrundelegung dieses übereinstimmenden Parteivortrages hat das Rheinschiffahrtsgericht in der mündlichen Verhandlung vom 24. Februar 1967 einen Beweisbeschluß verkündet, in dem der Klagevortrag wiedergegeben ist. Die in der Klage aufgestellte Behauptung enthält ein (vorweggenommenes) gerichtliches Geständnis (§ 288 ZPO), an das die Klägerin auch in der Berufungsinstanz gebunden war (§ 532 ZPO). Das Berufungsgericht hat die im Berufungsrechtszug geänderte Behauptung der Klägerin, beim Beginn des Aufdrehens habe KMS "Balmung" sein Überholen bereits beendet gehabt, nicht für erwiesen erachtet. Die Klägerin hat daher ihr Geständnis nicht wirksam widerrufen (§ 290 ZPO). Bei dieser Rechtslage kommt es auf die widersprechenden Zeugenaussagen nicht an. Demnach ist davon auszugehen, daß sich KMS "Balmung" beim Beginn des Aufdrehens des Talzuges neben dem Boot "Helga" in Überholung befunden hat.

Die Revision bekämpft die Ansicht des Berufungsgerichts, die Entfernung von 300 bis 400 m zwischen Tal- und Bergfahrt bei Beginn des Wendemanövers habe für das Aufdrehen des nach der Behauptung der Revision über 200 m langen Talzuges ausgereicht. Sie meint, § 46 Nr. 2 RhSchFVO überlasse

es dem anderen Fahrzeug (hier dem Bergfahrer "Balmung"), ob es seine Geschwindigkeit vermindern oder seinen Kurs ändern wolle. Im vorliegenden Fall habe der Führer von KMS "Balmung" seinen Pflichten genügt, wenn er Backbordkurs genommen habe, um zwischen die Kribben zu gelangen; er habe nicht damit rechnen müssen, daß der Talzug beim Aufdrehen auch den Raum in den Kribben in Anspruch nehmen werde. Dem kann für den zu entscheidenden Fall nicht zugestimmt werden. Gewiß hat der Gegenfahrer pflichtgemäß zu entscheiden, ob er seine Geschwindigkeit zu mindern oder seinen Kurs zu ändern (oder beides gleichzeitig vorzunehmen) habe. Der Bergfahrer "Balmung" hat aber hier schuldhaft die falsche Entscheidung getroffen, wenn er sein Überholmanöver fortsetzte und dann vor dem seine Fahrt verlangsamenden Boot "Helga" Backbordkurs in Richtung der Kribben nahm. Ohne Rechtsfehler hat das Berufungsgericht der Führung von "Balmung" vorgeworfen, sie habe bei dem Kurs des Schleppzuges - 50 m aus dem rechten Ufer - und dem auf das rechte Ufer drückenden Südwestwind mit der naheliegenden Möglichkeit rechnen müssen, daß die zweite Länge der leeren Anhänge des Talzuges während des Wendemanövers in unmittelbare Nähe des rechten Ufers und mit ihren Achterschiffen auch in den Raum zwischen den sehr kurzen Kribben geraten könnte. Es war fehlerhaft und verwerfbar, wenn die Führung von "Balmung" eine Maßnahme ergriff, wie es hier geschehen ist, die ihr Fahrzeug in den Drehkreis des Talfahrers führen konnte.

Nun hat allerdings das Rheinschiffahrtsgericht in seinem Urteil die Ansicht vertreten, die Führung von "Balmung" habe, wenn dieses Schiff beim Wendebeginn in Höhe von "Helga" gewesen sei, richtig gehandelt, indem sie so schnell wie möglich das Überholen beendet habe und nach Backbord beigegangen sei. Denn im Falle einer Fahrt-

verringerung wäre sie auf dem Schleppzug "Helga" geblieben und hätte erst recht das Wenden behindert, weil sie die freie Bahn des Reviers an der Steuerbordseite des Schleppzuges "Helga" verringert hätte. Dem letzteren mißt das Berufungsgericht nur untergeordnete Bedeutung zu.

Dabei hat jedoch das Rheinschiffahrtsgericht übersehen, daß die nautischen Maßnahmen, die der Bergfahrer "Balmung" zu treffen hatte, nicht nur nach § 46 Nr. 3 RhSchPVO, sondern auch nach §§ 37 Nr. 1, 42 Nr. 1 RhSchPVO zu beurteilen sind, da KMS "Balmung" sich nicht nur dem Aufdrehmanöver des Talzugs gegenüber sah, sondern gleichzeitig den Bergzug "Helga" überholte. Nach den letzteren Vorschriften ist aber das Überholen nur gestattet, wenn das Fahrwasser unter Berücksichtigung aller örtlichen Umstände und des übrigen Verkehrs unzweifelhaft hinreichenden Raum für die Vorbeifahrt gewährt; der Überholende hat sich zu vergewissern, daß sein Manöver ohne Gefahr durchgeführt werden kann. Wie der Bundesgerichtshof bereits entschieden hat (VersR 1964, 184), sind diese Vorschriften nicht nur bei Beginn des Überholens, sondern während des ganzen Überholvorgangs zu beachten. Der Aufdrehende hat den unbedingten Vorrang vor dem Überholenden. Die Fortsetzung des Überholens von "Balmung" hat in ihrem adäquaten Verlauf zur Kollision geführt. Sie war also unzulässig. Das KMS mußte daher das Überholen abbrechen, hatte sich also eine über die Vorschrift des § 46 Nr. 3 RhSchPVO (Geschwindigkeitsverminderung) hinausgehende Verpflichtung. Zu diesem Zwecke mußte es, wenn es die Verkehrslage beim Beginn des Aufdrehens des Talzuges erforderte, nicht nur abstoppen, sondern zurückschlagen, um die Fahrt sofort einzustellen. Auf dem KMS hätte man auch erwägen müssen, ob man nicht noch näher an den Bergzug hätte herangehen können, ohne das Verbot, in die Abstände zwischen den Teilen des Bergzuges hineinzufahren (§ 49 Nr. 3 RhSchPVO), zu verletzen. Schließlich muß ein überholendes Schiff, wenn

es anders die Gefahr, in den Wendekreis des Aufdrehenden zu geraten, nicht vermeiden kann, sogar seinerseits zu Tal wenden, um sich hinter den zu Überholenden zu setzen. Der Beklagte durfte darauf vertrauen, daß sich das überholende KMS "Balmung" entsprechend den nautischen Regeln verhalten werde; bei seinem Aufdrehen brauchte er nicht damit zu rechnen, daß die Führung von "Balmung" die Fortsetzung und Beendigung des Überholens erzwingen und damit den aufdrehenden Talzug in Kollisionsgefahr bringen werde.

Mit diesen Darlegungen erledigen sich die Rügen der Revision, mit denen sie an Hand von Berechnungen über angenommene Geschwindigkeiten darzutun versucht, daß die vom Berufungsgericht festgestellte Entfernung von 300 bis 400 m für ein gefahrloses Aufdrehen nicht ausgereicht habe. Den Rügen steht auch die Feststellung des Berufungsgerichts entgegen, daß die mit aller Kraft vom Boot abgezogenen Anhänger des Talzuges nur etwa 100 m weiter zu Tal gelangt seien. Daß die festgestellte Entfernung ausreichte, ergibt sich daraus, daß der Steuerbordkahn "Krupp 30" mit dem seine Fahrt vorschriftsmäßig verlangsamenden Boot "Helga" nicht in Berührung gekommen ist. Die Klägerin hat nicht einmal behauptet, daß der Kahn in gefährliche Nähe von "Helga" gekommen sei.

Unrichtig ist schließlich die Ansicht der Revision, der Beklagte als Eigner und Führer des aufdrehenden Bootes "Rijn en Schelde" sei für alle Umstände beweispflichtig, die die Zulässigkeit seines Aufdrehmanövers betreffen. Die Revision läßt außer acht, daß der Bergfahrer "Balmung" überholte. Wie der Bundesgerichtshof für den Fall der Begegnung in seinem in VersR 1960, 594, 595 abgedruckten Urteil ausgeführt hat, obliegt dem Überholenden der Beweis für alle den hinreichenden Raum bestimmenden Umstände, insbesondere für den Standort der in dem Raum befindlichen Fahrzeuge, also auch für den Abstand zum Gegenfahrer. Was für die Be-

gegnung gilt, gilt erst recht gegenüber dem aufdrehenden
Gegenfahrer, dem ebenfalls der Vorrang vor dem Überholen-
den zukommt.

Dr. Kuhn

Dr. Nörr

Liesecke

Dr. Schulze

Fleck