

2017 024

Nachschlagewerk: ja
BGHZ: nein

BinnenschiffahrtsstraßenO §§ 37 Nr. 1, 42 Nr. 1;
RheinSchPolVO §§ 37 Nr. 1, 42 Nr. 1

Kann ein Schiff, das überholen will, in einer Flußkrümmung nach den Stromverhältnissen das Überholmanöver ohne Eigen- oder Fremdgefährdung nicht abbrechen, wenn ein Entgegengeret etwa in Sicht kommt, und könnte dann bei gleichzeitigem Überholen und Begegnen eine Gefahrenlage entstehen, so ist schon die Einleitung des Überholmanövers unzulässig.

BGH, Urt. v. 5. Juni 1967 - II ZR 84/65 - Schiffahrtsgericht Mainz
Schiffahrtsob-
gericht Karlsruhe

27

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 84/65

URTEIL

Verkündet am
5. Juni 1967
Heil,
Justizobersekretär
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

1. B.W. T [REDACTED], R [REDACTED], A [REDACTED] weg [REDACTED], Eigner des MS
"V [REDACTED]",

2. Hiltje W [REDACTED], Schiffsführer des MS "V [REDACTED]",
R [REDACTED] an der Börse, Zimmer [REDACTED],

Beklagte und Revisionskläger,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

gegen

die Firma Franz H [REDACTED] & Co GmbH, K [REDACTED]-N [REDACTED], H [REDACTED]-
[REDACTED]straße ●, vertreten durch ihren Geschäftsführer,
ebenda,

Klägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -.

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 5. Juni 1967 unter Mitwirkung der Bundesrichter Dr. Kuhn, Dr. Nörr, Liesecke, Fleck und Stimpel

für Recht erkannt:

Die Revision der Beklagten gegen das Urteil des Schifffahrtsobergerichts Karlsruhe vom 16. Februar 1965 wird zurückgewiesen.

Die Kosten des Revisionsverfahrens werden den Beklagten als Gesamtschuldnern auferlegt.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Klägerin ist Eigentümerin des 67 m langen, 7,12 m breiten, 701 t großen und 360 PS starken Motorschiffs "D[REDACTED]".

Der Beklagte zu 1) ist Eigentümer des MS "V[REDACTED]" (59 m lang, 7,90 m breit, 689 t, 300 PS), das von dem Beklagten zu 2) verantwortlich geführt wurde.

Am 29. Januar 1962 fuhr das leere MS "V[REDACTED]" auf dem Main zu Berg. Zwischen 12⁰⁰ und 13⁰⁰ Uhr lief es dem ebenfalls auf Bergfahrt befindlichen MS "D[REDACTED]" auf, das auf 2,15 m abgeladen war. MS "V[REDACTED]" leitete unter Abgabe der ordnungsgemäßen Signale mit Zustimmung des Schiffsführers von MS "D[REDACTED]" die Über-



holung des MS "D[REDACTED]" auf backbord ein. Im Verlaufe der Überholung näherten sich beide Bergfahrer dem Ehren-Denkmal in Nied bei Main-Strom-km 25,5. Dort befinden sich Reste eines alten Wehrrückens an der linksmainischen und rechtsmainischen Fahrwassergrenze im Fluß, die die Durchfahrt in einer Breite von ca. 50 m gestatten. Um die gleiche Zeit näherte sich von oberstrom ein Talzug, bestehend aus dem Schleppboot "A[REDACTED]-Ro[REDACTED]" und zwei kurz gekoppelten, leeren Harpen-Kähnen auf zwei Längen, so daß die Begegnung des 165 m langen Talzuges mit den beiden Bergfahrern im Bereiche dieses Wehrrückens bevorstand. Dabei befanden sich MS "V[REDACTED]" an der rechtsmainischen und MS "D[REDACTED]" an der linksmainischen Fahrwassergrenze, während der Schleppzug zwischen den beiden Bergfahrern zu Tal fuhr. Bei Passieren des Wehrrückenrestes fuhr sich MS "D[REDACTED]" linksmainisch fest und erlitt am Steuerbordvorschiff eine Leckage mit Wassereinbruch.

Die Klägerin hat von den Beklagten Schadensersatz in Höhe von 44 494,48 DM verlangt, weil das Raken ihres Fahrzeugs auf dem Wehrrücken auf fehlerhaftes Überholen des MS "V[REDACTED]" zurückzuführen sei. Die Beklagten haben das bestritten und behauptet, für MS "D[REDACTED]" sei ausreichender Platz zur Vorbeifahrt gewesen; MS "D[REDACTED]" habe ohne Grund das linke Mainufer zu hart angehalten.

Das Schifffahrtsgericht hat die Klage abgewiesen, das Schifffahrtsobergericht hat sie zu zwei Dritteln dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt und es im übrigen bei der Klageabweisung belassen.

Mit der Revision, um deren Zurückweisung die Klägerin bittet, wollen die Beklagten die Wiederherstellung des erstrichterlichen Urteils erreichen.

Entscheidungsgründe:

I. Bei seinen Feststellungen sind dem Berufungsgericht einige offensichtliche Irrtümer unterlaufen, wie sich aus dem unstreitigen Sachverhalt und den vorgelegten Plänen (GA II 93 und Unfallskizze in den Strafakten) ergibt. Diese Irrtümer beruhen im wesentlichen darauf, daß das Berufungsgericht bei seinen Ausführungen teilweise die Stromrichtung verwechselt hat. MS "V [REDACTED]" hat das Überholmanöver nicht oberhalb, sondern unterhalb des Wehrrückens eingeleitet. Der Main macht die - von der Bergfahrt aus gesehen - scharfe Rechtskrümmung etwa 200 bis 300 m nicht oberhalb, sondern unterhalb des Wehrrückens. Die Grenzen der Fahrrinne am Wehrrücken sind an und für sich gemäß den erlassenen Vorschriften (s. Kahlitz, Verkehrsrecht auf Binnenwasserstraßen Band II S. 247 zu § 54 a BSchSO) auf der rechten Mainseite durch ein rotes, auf der linken durch ein schwarzes Fahrwasserzeichen (zur Unfallzeit Schwimmstangen, später Bojen) gekennzeichnet. Wenn im angefochtenen Urteil unter Bezug auf das Gutachten des gerichtlichen Sachverständigen ausgeführt wird, die auf der linken (richtig: rechten) Mainseite aufgestellte rote Boje sei nur schlecht auszumachen, so bezieht sich dies auf das von dem Sachverständigen aufgenommene Bild Nr. V, in dem der Sachverständige die auf der rechten Mainseite im Hintergrund nur schwach zu erkennende rote

Boje mit Rotstift nachmarkiert hat. Unstreitig ist, daß am Unfalltag die rechtsmainisch befindliche rote Schwimmstange vorhanden und sichtbar war, während die linksmainisch befindliche schwarze Schwimmstange nicht zu sehen war, sei es, weil sie wegen des Hochwassers eingeholt oder abgerissen oder infolge des Hochwassers unter den Wasserspiegel gedrückt worden war. Das Berufungsgericht hat ohne Rechtsfehler festgestellt, daß MS "D [REDACTED]" sich "etwa bei Main-km 25,55" festgefahren hat. Dort (nach dem Lageplan GA II 93 genau bei km 25,58) befindet sich der Wehrrücken. Auf diesem Wehrrücken ist MS "D [REDACTED]" festgefahren, wie zwischen den Parteien während des ganzen Rechtsstreits unstreitig war. Wie das Berufungsgericht zu der Ansicht gekommen ist, MS "D [REDACTED]" sei noch oberhalb des Wehrrückens "festgefahren", ist nicht verständlich. Für die Entscheidung des Rechtsstreits ist diese in keiner Weise begründete Ansicht des Berufungsgerichts nicht erheblich, da auch nach dieser Ansicht das Festfahren sich in unmittelbarer Nähe des Wehrrückens ereignet hat; das ergibt sich einmal aus der im angefochtenen Urteil angegebenen km-Zahl (etwa 25,55), sodann daraus, daß das Berufungsgericht von Enge (nicht im schiffahrtstechnischen Sinne) "an der Unfallstelle und auch am Wehrrücken" spricht.

II. Unter Berücksichtigung dieser Richtigstellungen ist festgestellt:

MS "D [REDACTED]" habe sich etwa bei km 25,55 auf dem Wehrrücken festgefahren. Am Unfalltag sei der Pegelstand Griesheim 490 und damit 1,40 m über normal gewesen. Der Main mache, von der Bergfahrt aus gesehen,

etwa 200 bis 300 m unterhalb des Wehrrückens eine scharfe Rechtskrümmung. Entgegenkommende Talfahrt sei auf etwa 200 bis 300 m auszumachen gewesen. Durch den hohen Wasserstand seien die Restpfeiler des Wehrrückens überflutet, die linksmainische Schwimmstange nicht vorhanden oder nicht zu sehen gewesen. MS "V [REDACTED]" habe 200 bis 250 m vor dem Wehrrücken das Überholmanöver eingeleitet. Die Sicht sei durch die Flußkrümmung und den starken Buschbestand am linken Ufer so beeinträchtigt gewesen, daß das Revier allenfalls bis auf 300 m habe eingesehen werden können. Infolge der Krümmung des Mains sei der Hang mit dem durch den hohen Wasserstand bedingten Gefälle zum rechten Ufer gegangen. Mit dem Herannahen von Talfahrt, die hohe Geschwindigkeit habe fahren können und wegen des Hanges entsprechend der allgemeinen Übung den Grund, also die linke Mainseite anhalten würde, sei zu rechnen gewesen. Als "Vertrauen", rechtsmainisch fahrend, dem Talzug an seiner Steuerbordseite beim Wehrrücken begegnete, sei das Überholmanöver noch nicht vollendet gewesen, obwohl MS "D [REDACTED]" seine Fahrt während des Überholens vermindert gehabt habe. Nicht bewiesen sei, daß der Abstand zwischen dem Talzug und dem bei der Begegnung sich linksmainisch festfahrenden MS "D [REDACTED]" ca. 30 m betragen habe; es könnten auch nur ca. 10 m gewesen sein.

III. Die Rügen, die die Revision gegen die Feststellungen unter II erhebt, sind teils unbegründet, teils unerheblich.

1. Die Revision irrt, wenn sie meint, jede Flußkarte zeige, daß der Main oberhalb (richtig unterhalb) des Wehrrückens, von der Bergfahrt aus gesehen, eine Linkskrümmung mache. Gerade das Gegenteil ist der Fall, wie sich aus dem Lageplan GA II 93 ergibt. Aus diesem Plan ist auch ersichtlich, daß diese Krümmung in wenn auch nicht so beträchtlichem Ausmaß bereits oberhalb des Wehrrückens vorhanden ist.

2. Die Revision greift die Feststellungen an, das Revier sei allenfalls auf 300 m einzusehen gewesen. Sie meint, aus der Karte ergebe sich, von km 25,0, wo nach der Behauptung der Revision der Überholvorgang begonnen habe, habe das Fahrwasser bis km 25,9 eingesehen werden können. Auf die Rüge der Revision kommt es nicht an, da auch bei einem Überholbeginn in Höhe von km 25,0 und bei einer Sicht von 900 m das Überholen unzulässig war, wie noch auszuführen sein wird. Ebenso wenig kommt es auf die Rüge der Revision an, "V [REDACTED]" habe nicht 250 bis 300 m, sondern 580 m vor dem Wehrrücken das Überholen eingeleitet.

IV. Verschulden der Führung des MS "V [REDACTED]" (Beklagte).

1. MS "V [REDACTED]" durfte auch bei km 25,0 das Überholmanöver nicht einleiten.

Nach § 37 Nr. 1 BSchSO ist 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 (§ 42 Nr. 1 aaO).

Nach dem dem angefochtenen Urteil zugrundeliegenden Lageplan GA II 93 beginnt die Flußkrümmung bei km 26,0 und vergrößert sich kurz vor km 25,3. Jedenfalls bei hohem Wasserstand ist es gefährlich, wenn bei km 25,3 ein rechtsmainisch fahrendes Schiff von der Größe des Fahrzeugs der Beklagten ein linksmainisch fahrendes Schiff von der Größe des MS "D [REDACTED]" überholt und gleichzeitig ein Talzug den Schiffen begegnet, der zwischen ihnen durchfährt. Bei nur 50 m Fahrwasserbreite kann nur bei außerordentlich geschicktem Navigieren eine Kollision oder eine Grundberührung vermieden werden. Die Breite der Fahrzeuge (hier der Kahn eines Talzuges) kann bis zu 14 m betragen (BSchSO II. Teil Abschnitt II § 2 - Ma -). Rechnet man die Breite der beiden Bergfahrer mit zusammen 15 m dazu, so können die aneinander vorbeifahrenden Fahrzeuge für sich allein eine Breite von fast 30 m einnehmen, so daß der Zwischenraum vom Talzug zu jedem Bergfahrer nur 10 m betragen kann. Das ist aber in dieser scharfen Krümmung ganz unzureichend. Ein langer Talzug kann in dieser Krümmung nicht gestreckt fahren, ganz abgesehen davon, daß die einzelnen langen Kähne in der Krümmung ein erheblich breiteres Fahrwasser einnehmen, als ihrer Breite entspricht. Dazu kommt bei hohem Wasserstand das erhebliche Gefälle zum rechten Ufer, dem nur durch geschicktes Steuern Rechnung getragen werden kann. Auch wenn man mit der Revision unterstellt, daß MS "Vertrouwen" bei km 25,0 mit dem Überholen begann und dabei den Oberstrom auf 900 m einsehen konnte, mußte mit einer Begegnung in der Krümmung gerechnet werden. Denn das rechtsmainisch fahrende, wenn auch leere MS "V [REDACTED]" konnte, wie auch der Unfallhergang gezeigt hat, in der starken Hangströmung nur verhältnismäßig langsam vor-

wärtskommen, so daß das Überholen des im ruhigen Wasser fahrenden MS "D[REDACTED]" längere Zeit in Anspruch nahm, obwohl "D[REDACTED]" seine Fahrt verminderte. Ein Talzug, der sich oberhalb der Strecke befand, die angeblich auf 900 m eingesehen werden konnte, konnte sich bei dem hohen Wasserstand mit einer weit höheren Geschwindigkeit nähern (nach dem Sachverständigengutachten ca. 20 km/h). Hiernach mußte der beklagte Schiffsführer von "V[REDACTED]", auch wenn man die Behauptungen der Revision unterstellt, damit rechnen, daß während des Überholvorgangs eine Begegnung bei km 25,3 mit einem Talzug stattfinden konnte. Ein solches Risiko einzugehen ist nach der Binnenschiffahrtsstraßenordnung verboten; denn ein unzweifelhaft hinreichender Raum für Begegnen und gleichzeitiges Überholen war an dieser Stelle nicht vorhanden.

Der Beginn des Überholens bei km 25,0 mit 900 m Sicht nach Oberstrom war aber auch deshalb nicht zulässig, weil damit zu rechnen war, daß - wie hier tatsächlich geschehen - das gleichzeitige Begegnen und Überholen im Bereich des Wehrrückens stattfinden konnte. Am Wehrrücken betrug die Fahrwasserbreite nach der Feststellung des Berufungsgerichts "höchstens 50 m". Der Sachverständige hat sie auf höchstens 40 bis 45 m geschätzt. Ganz abgesehen davon hat das Berufungsgericht rechtsfehlerfrei in Übereinstimmung mit dem Sachverständigen ausgeführt, daß an dieser Stelle, wo die Fahrrinne beiderseits durch die überfluteten Reste des Wehrrückens begrenzt war, das gleichzeitige Begegnen und Überholen für alle Beteiligten eine Gefahrenlage mit erhöhter Kollisionsgefahr geschaffen hat. Die Revision erkennt bei ihren Ausführungen, daß der

Wehrrücken nicht in einer geraden Flußstrecke, sondern innerhalb einer Krümmung liegt und stromabwärts eine scharfe Linkskrümmung beginnt, so daß schon am Wehrrücken den Fahrzeugen eines Talzuges genügend Raum gelassen werden muß, um den sich anschließenden Hang richtig durchfahren zu können. Ein unzweifelhaft hinreichender Raum ist nach den Feststellungen im angefochtenen Urteil nicht bewiesen. Denn ein solcher ist dann nicht gegeben, wenn MS "V [REDACTED]", wie die Beklagten in ihrem Schriftsatz vom 4. Januar 1964 S. 3 ff sagen, ebenso "hart und nachhaltig" wie der Talzug ausgewichen ist, wenn der Kapitän des Talzuges und der Beklagte zu 2 die Lage "mit großer Umsicht und Geschicklichkeit gemeistert" haben und der Kapitän des MS "D [REDACTED]" die gleiche Möglichkeit hatte. Wenn nur durch risikobehaftetes Fahren die Lage gemeistert werden kann, so fehlt es an dem unzweifelhaft hinreichenden Raum.

Mit der Entschuldigung, MS "V [REDACTED]" habe bei Insichtkommen des Talzuges das Überholmanöver nicht abbrechen können, können die Beklagten nicht gehört werden. Wenn diese Ansicht der Beklagten richtig ist, so ist dies nur ein Beweis dafür, daß schon die Einleitung des Überholmanövers unzulässig war, weil die Sichtstrecke von angeblich 900 m nicht ausreichte. Kann ein Schiff, das überholen will, in einer Flußkrümmung nach den Stromverhältnissen das Überholmanöver ohne Eigen- oder Fremdgefährdung nicht abbrechen, wenn ein Entgegenkommer etwa in Sicht kommt (vgl. BGH VersR 1963, 1122), und könnte dann bei gleichzeitigem Überholen und Begegnen eine Gefahrenlage entstehen, so ist schon die

Einleitung des Überholmanövers unzulässig. Denn der unzweifelhaft hinreichende Raum für die Vorbeifahrt muß für die ganze Dauer des Überholvorganges gegeben sein (BGH VersR 1964, 184, 185).

Unrichtig ist die Meinung der Revision, MS "V [REDACTED]" habe deswegen überholen dürfen, weil der Schiffsführer von "D [REDACTED]" durch Winken mit der Hand der Einleitung des Überholmanövers zugestimmt habe. Die Zulässigkeit der Einleitung dieses Manövers hat der Führer des überholenden Schiffes in eigener Verantwortung zu prüfen. Die Zustimmung des zu überholenden Schiffes befreit ihn nicht von dieser Verantwortung. Ebensowenig wird durch eine solche Zustimmung die Ursächlichkeit des Verschuldens des überholenden Schiffsführers, der sich nicht genügend vergewissert hat, daß das Überholen ohne Gefahr durchgeführt werden kann, in Frage gestellt, wenn es mangels unzweifelhaft hinreichenden Raumes zu einem Unfall kommt.

Rechtsirrig ist die Auffassung der Revision, das Berufungsgericht habe die Unzulässigkeit des Überholmanövers nicht annehmen dürfen, da beide Parteien die Zulässigkeit behauptet hätten. Das Gericht hat den festgestellten Sachverhalt rechtlich selbständig zu würdigen; an eine übereinstimmende Rechtsauffassung der Parteien ist es nicht gebunden.

2. Die Revisionsbegründung beruft sich auf die Aussage des beklagten Schiffsführers in Strafverfahren (StrA Bl. 6 v). Dieser hat bekundet: "Nachdem ich dem MS "D [REDACTED]" mit meinem Schiff auf Backbordseite

etwa 25 m aufgefahren war, der seitliche Abstand zu MS "D[REDACTED]" betrug ca. 40 m, sah ich etwa 800 m oberhalb einen Schleppzug mit zwei leeren Anhängen zu Tal kommen. In dieser Situation fuhr MS "D[REDACTED]" hart am linken Ufer. Ich befand mich mit meinem Schiff in Nähe des rechten Ufers."

Unterstellt man diese Darstellung als richtig, so trifft den Schiffsführer von "V[REDACTED]" der weitere Vorwurf, daß er das Überholmanöver nicht abgebrochen und sich hinter den Bergfahrer "D[REDACTED]" unter Aufforderung an diesen, seine Fahrstufe zu erhöhen, gesetzt hat, um dem Talzug den Hang zu überlassen. Bei den von ihm angegebenen Entfernungen war er hierzu ohne weiteres in der Lage, bevor es zu einer Begegnung mit dem Talzug gekommen wäre. Der gerichtliche Sachverständige ist nur deshalb zu einer gegenteiligen Auffassung gekommen, weil er nicht von einer Entfernung von 800 m, die er für unmöglich gehalten hat, sondern von einer solchen von 300 m ausgegangen ist.

V. Mitverschulden der Führung des MS "D[REDACTED]".

Das Berufungsgericht hat ein Mitverschulden des Führers von MS "D[REDACTED]" darin gesehen, daß dieser die von "V[REDACTED]" angekündigte Überholung in einer Entfernung von nur 200 bis 250 m vor dem Wehrrücken zugelassen und kein Sperrsignal gegeben habe. Es hat dieses Mitverschulden bei der Schadensverteilung mit einem Drittel bewertet und insoweit die Klage (nunmehr rechtskräftig) abgewiesen.

Die Revision will ein weiteres Mitverschulden der Führung von MS "D [REDACTED]" darin sehen, daß dieses Schiff nach Ankündigung des Überholmanövers seine Fahrt nicht noch stärker vermindert oder sogar abgestoppt habe mit der Folge, daß es dem Talzug unterhalb des Wehrrückens begegnet wäre. Das Berufungsgericht hat sich mit diesem im Schriftsatz der Beklagten vom 26. Januar 1965 S. 2 enthaltenen Vorwurf nicht befaßt. Das linksmainisch fahrende MS "D [REDACTED]" konnte den Talzug erst später sichten als das rechtsmainisch fahrende MS "V [REDACTED]". Es kann daher fraglich sein, ob bei rechtzeitigem Abstoppen die Eigenbewegung so erheblich aus dem Schiff genommen worden wäre, daß das gleichzeitige Begegnen und Überholen am Wehr vermieden worden wäre, wofür die Beklagten beweispflichtig sind. Aber auch wenn man dies unterstellen wollte, wäre die vom Berufungsgericht vorgenommene Schadensverteilung als angemessen anzusehen, da auch dann noch das Verschulden der Führung von MS "V [REDACTED]" erheblich überwiegt.

Die Revision will ferner ein - sogar grob fahrlässiges - fehlerhaftes Navigieren von MS "D [REDACTED]" darin sehen, daß das Schiff zu weit nach Steuerbord ausgewichen sei und infolgedessen gerakt habe. Dieser Angriff ist unbegründet. Wenn die Revision meint, der Abstand zwischen dem Talzug und MS "D [REDACTED]" habe am Wehrrücken ca. 30 m betragen, so übersieht sie, daß dieser angebliche Abstand sich nur auf die Distanz zwischen Talzug und dem festgefahrenen Schiff bezieht; ein Fahrwasser in dieser Breite stand dem MS "D [REDACTED]" auch bei Unterstellung dieses Abstandes nicht zur Verfügung; dazu kommt, daß die Fahrwasserzeichen in einem Mindestabstand von 5 m passiert werden sollen (Kahlitz aaO). Im übrigen hat das Berufungs-

254

gericht einen Abstand von 30 m ohne Rechtsfehler nicht für bewiesen erachtet; auf eine bloße Unterstellung können sich die beweispflichtigen Beklagten nicht berufen. Schließlich hat das Berufungsgericht zutreffend darauf hingewiesen, daß der Führer von MS "D[REDACTED]" eine Kollision mit dem Talzug befürchten mußte, wenn er nicht so weit nach Steuerbord ausweichen würde. Zutreffend hat es ausgeführt, daß der Führer von MS "D[REDACTED]" nicht damit habe rechnen können, daß die Fahrzeuge des Talzuges den rechtsmainischen Bergfahrer MS "V[REDACTED]" so hart anhalten würden. Das Schifffahrtsgericht hat hierzu festgestellt, die Begegnung mit MS "V[REDACTED]" habe so knapp stattgefunden, daß der zweite Anhangkahn des Talzuges an MS "V[REDACTED]" sogar leicht gestreift sei; diese Feststellung ist von keiner der Parteien angegriffen worden. Der Schiffsführer von MS "D[REDACTED]" mußte damit rechnen, daß der Schleppzugführer wegen des Hanges der nautischen Übung entsprechend den Grund, also hier das linke Ufer am Wehrrücken anhalten werde. Damit wäre aber die Kollisionsgefahr akut geworden.

VI. Hiernach hat sich die Revision als unbegründet erwiesen (§§ 823, 254, 840 BGB, § 92 BSchG, §§ 738, 736 Abs. 1, 739 Abs. 2 HGB). Sie war daher mit der Kostenfolge aus §§ 97 Abs. 1, 100 Abs. 4 ZPO zurückzuweisen.

Dr. Kuhn

Dr. Nörr

Liesecke

Fleck

Stimpel