

Nachschlagewerk: ja

BGHZ: ja

BinnSchG §§ 92, 93; BGB § 823 Bf, Hc; RheinSchPolVO § 37
Nr. 1, § 42 Nr. 1

Wird beim Leichten eines im Rhein festgefahrenen Schleppkahnes das Leichterfahrzeug beschädigt, so kann der Eigentümer des Leichterfahrzeuges seinen Schaden nicht von demjenigen ersetzt verlangen, der das Festfahren des Kahnes durch ein unzulässiges Überholmanöver verschuldet hat.

BGH, Urt. v. 13. Juli 1972 - II ZR 90/70 - Rheinschiffahrtsober-
gericht Karlsruhe
Rheinschiffahrtsgericht
Mannheim

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 90/70

URTEIL

Verkündet am
13. Juli 1972
Kaufmann,
Justizangestellte

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

des Schiffseigners und Schiffsführers Nikolaus B [REDACTED],
W [REDACTED], N [REDACTED] Straße [REDACTED],

Beklagten und Revisionsklägers,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt
Freiherr v. [REDACTED] -

gegen

die V [REDACTED] Feuerversicherungs AG. B [REDACTED],
gesetzlich vertreten durch die Vorstandsmitglieder
Heinz S [REDACTED], Hans K [REDACTED], Dr. Johannes M [REDACTED],
Gerhard R [REDACTED], Herbert Z [REDACTED], Dr. Werner F [REDACTED],
Dr. Edgar J [REDACTED] und Richard W [REDACTED],

Klägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

- 2 -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 3. Juli 1972 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Stimpel und der Bundesrichter Liesecke, Fleck, Dr. Bauer und Dr. Tidow

für Recht erkannt:

- I. Auf die Revision des Beklagten wird - unter Zurückweisung des Rechtsmittels im übrigen - das Urteil des Rheinschiffahrtsobergerichts Karlsruhe vom 25. Mai 1970 teilweise aufgehoben und wie folgt neu gefaßt:

Auf die Berufungen beider Parteien wird das Urteil des Rheinschiffahrtsgerichts Mannheim vom 1. Februar 1968 teilweise abgeändert:

Der Klageanspruch wird, soweit er den Schaden (25.873,50 DM) der Interessenten des MS "O" betrifft, dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Im übrigen wird die Klage abgewiesen.

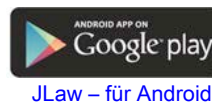
Die weitergehenden Berufungen werden zurückgewiesen.

- II. Von den Kosten beider Rechtsmittelzüge haben die Klägerin 1/4 und der Beklagte 3/4 zu tragen.

Von Rechts wegen



[JLaw – Gesetze und Urteile](#)
Kostenlos
Über 200 Gesetze
Über 100.000 Urteile
[\(mobile App\)](#)



Tatbestand

Am 9. Oktober 1964 gegen 15 Uhr fuhr auf dem Rhein das von der Klägerin versicherte MS "O [REDACTED]" (67 m lang; 8 m breit; 877 t; Ladung 652 t Kies; 406 PS) mit dem SK "Rudolf G [REDACTED]" (67 m lang; 9,08 m breit; 886 t; Ladung etwa 700 t Kies) auf 100 bis 120 m langem Strang im Anhang zu Tal. Als sich der Schleppzug dem rechtsrheinisch liegenden, etwa von Stromkilometer 343 bis 344,5 reichenden Murggrund näherte, kam ihm linksrheinisch ein Bergschleppzug mit den Booten "O [REDACTED]" und "A [REDACTED]" und den drei Anhängen "S [REDACTED]", "L [REDACTED]" und "J [REDACTED]" entgegen. Diesen überholte an seiner Backbordseite das MS "St. R [REDACTED]" (67 m lang; 7,5 m breit; 781 t; Ladung 450 t; 420 PS), das dem Beklagten gehört und von ihm verantwortlich geführt wurde. Als MS "St. R [REDACTED]" in Höhe des Murggrundes an dem ersten Anhang (SK "S [REDACTED]") des Bergschleppzuges vorbeifuhr, kam es zur Backbordbegegnung mit dem Talschleppzug. Noch ehe diese beendet war, blieb MS "O [REDACTED]" auf dem Murggrund stehen. Das hatte zur Folge, daß sein Anhang mit dem Steuerbordvorschiff gegen das Backbordhinterschiff von MS "O [REDACTED]" stieß, querfiel und in dieser Lage hinter MS "O [REDACTED]" ebenfalls auf dem Grund liegen blieb. Um die beiden Havaristen frei zu bekommen, wurde ein Teil ihrer Ladung auf das zu diesem Zweck herbeigerufene MS "S [REDACTED]" übergeschlagen. Das zuerst geleichterte MS "O [REDACTED]" löste sich am 10. Oktober 1964 gegen 17 Uhr vom Grund und fuhr zu Tal ab. Bei dem am folgenden Vormittag begonnenen Leichtern des SK "Rudolf G [REDACTED]" fiel der Kahn, als er freikam, quer vor den Steven des MS "S [REDACTED]". Dieses geriet, als es sich von dem Kahn zu lösen suchte, gegen eine linksrheinische Kribbe.

Die Klägerin beziffert die Unfallschäden der Interessenten des MS "O" und des Eigners des MS "S" auf 25.873,50 DM und 9.304,80 DM. In Höhe dieser Beträge nimmt sie - aus abgetretenem und übergegangenem Recht - den Beklagten in Anspruch, und zwar dinglich haftend mit MS "St. R" und im Rahmen des § 114 BinnSchG persönlich haftend. Sie wirft ihm in erster Linie vor, mit seinem Fahrzeug dem Talschleppzug für die Vorbeifahrt so wenig Raum gelassen zu haben, daß dieser auf den Grund habe geraten müssen.

Der Beklagte hält die Klage für unbegründet. Nach seinem Vorbringen ist es allein dadurch zu dem Festfahren des Talschleppzuges gekommen, daß MS "O" nach der Begegnung mit MS "St. R" den Kurs nicht nach Backbord gerichtet habe, wie dies zur Umfahrung des Murggrundes notwendig gewesen sei. Für die an MS "S" entstandenen Schäden meint er deshalb auch nicht verantwortlich zu sein, weil diese zeitlich wesentlich später als das Festfahren des Talfahrzeuges eingetreten seien, außerdem auf vermeidbaren Fehlern beim Leichtern des SK "Rudolf G" und bei dem Lösungsversuch des MS "S" von dem Kahn beruhten.

Der Beklagte hat MS "St. R" in Kenntnis der Klageforderungen zu neuen Reisen ausgesandt.

Das Rheinschiffahrtsgericht hat den Klageanspruch dem Grunde nach zu 1/4, das Rheinschiffahrtsobergericht hat ihn in vollem Umfange für gerechtfertigt erklärt. Mit der Revision, deren Zurückweisung die Klägerin beantragt, verfolgt der Beklagte seinen Antrag auf Abweisung der Klage weiter.

Entscheidungsgründe

Das angefochtene Urteil hält einer rechtlichen Nachprüfung insoweit nicht stand, als das Berufungsgericht den Beklagten für verpflichtet erachtet, auch denjenigen Schaden zu ersetzen, der dem Eigentümer des MS "S [REDACTED]" durch die Beschädigung dieses Schiffes beim Freikommen des SK "Rudolf G [REDACTED]" entstanden ist. Im übrigen ist die Revision unbegründet.

I.

1. Das Berufungsgericht wirft dem Beklagten vor, schuldhaft gegen § 37 Nr. 1 und § 42 Nr. 1 Satz 1 RheinSchPolVO 1954 verstoßen und dadurch das Festfahren des Talschleppzuges auf dem Murggrund verursacht zu haben. Nach seinen Ausführungen war ein gleichzeitiges Begegnen und Überholen in dem Teil des - gewunden verlaufenden und nur etwa 70 m breiten - Fahrwassers, der von dem Bergschleppzug nicht besetzt gewesen sei, nicht möglich. Deshalb sei MS "O [REDACTED]" gezwungen gewesen, den Kopf des MS "St. R [REDACTED]" bis kurz vor der Begegnung anzuhalten und erst im letzten Augenblick vor der Vorbeifahrt nach Steuerbord zum Murggrund hin auszuweichen, wo es spätestens 100 m nach dem Passieren des MS "St. R [REDACTED]" stehen geblieben sei.

2. a) Die Revision zieht nicht in Zweifel, daß für das Überholmanöver des MS "St. R [REDACTED]" mit Rücksicht auf die Begegnung der beiden Schleppzüge und die örtlichen Gegebenheiten kein hinreichender Raum vorhanden war.

Sie meint jedoch, ein s c h u l d h a f t e r Verstoß des Beklagten gegen § 37 Nr. 1 und § 42 Nr. 1 Satz 1 RheinSchPolVO 1954 liege nicht vor. Da der Talschleppzug bei Einleitung des Überholmanövers durch MS "St. R. [REDACTED]" noch nicht zu sehen gewesen sei, könne dem Beklagten nicht vorgeworfen werden, dieses Manöver begonnen zu haben. Auch habe er nicht pflichtwidrig gehandelt, wenn er nach dem Auftauchen des Talschleppzuges die Überholung des Bergschleppzuges fortgesetzt habe, weil er nunmehr, insbesondere mit Rücksicht auf die durch den niedrigen Wasserstand am Unfalltag beeinträchtigte Ruderführung, das Überholmanöver nicht mehr habe abbrechen können.

Damit verkennt die Revision die Pflichten, die dem Überholenden obliegen. 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, somit das Manöver ohne Gefahr durchgeführt werden kann, wovon sich der Überholende vor dessen Einleitung zu vergewissern hat (§ 42 Nr. 1 Satz 1). Bei den Überlegungen, die danach der Überholende anzustellen hat, darf er sich nicht auf eine Beurteilung der zu Beginn des Manövers für ihn erkennbaren Verkehrslage beschränken. Vielmehr muß er auch deren mögliche Änderung während der Durchführung des Manövers ins Auge fassen, und zwar insbesondere dann, wenn er wegen der Länge der Überholstrecke oder ihrer nicht vollen Überschaubarkeit mit dem Auftauchen von Gegenfahrern und deren Vorbeifahrt während des Überholmanövers rechnen muß. Kommt er hierbei zu der Auffassung, daß er in einem solchen Falle die Überholung

nicht gefahrlos fortführen, aber auch nicht mehr gefahrlos abbrechen kann, oder hätte er dies bei gehöriger Sorgfalt erkennen müssen, so verstößt er schuldhaft gegen § 37 Nr. 1 und § 42 Nr. 1 Satz 1 RheinSchPolVO 1954, wenn er das Manöver durchführt (vgl. BGH VersR 1960, 594; 1964, 184, 185; 1968, 44, 45).

So liegt es hier. Nach den Feststellungen des Berufungsgerichts hat der Beklagte die - wegen des geringen Geschwindigkeitsunterschieds zwischen MS "St. R. [REDACTED]" und dem aus einem Vorspann, dem Boot und drei Längen bestehenden Bergschleppzug mehrere Kilometer lange - Überholstrecke bei Einleitung der Überholung nur teilweise überschauen können und deshalb mit dem Auftauchen und Herankommen von Talfahrt vor Abschluß des Überholmanövers rechnen müssen. Da er in einem derartigen Falle weder mit der Talfahrt gefahrlos begegnen, noch das Manöver, wie er selbst vorgebracht hat, wegen des niedrigen Wasserstandes gefahrlos abbrechen konnte, verstieß er mit dessen Durchführung, und zwar von Anfang an, gegen die oben genannten Vorschriften.

b) Die Revision meint außerdem, jedenfalls fehle zwischen dem Überholmanöver des MS "St. R. [REDACTED]" und dem Festfahren des Talschleppzuges ein ursächlicher Zusammenhang, weil MS "O. [REDACTED]" wegen mangelnder Streckenkenntnis seiner Führung auch dann auf dem Murggrund stehen geblieben wäre, wenn sich MS "St. R. [REDACTED]" nicht im Revier befunden hätte. Dieser Ansicht ist entgegenzuhalten, daß der Vorwurf mangelnder Streckenkenntnis nach den Ausführungen des Berufungsgerichts zur Frage eines Mitverschuldens des MS "O. [REDACTED]" unberechtigt ist.

II.

Das Berufungsgericht hat ein Mitverschulden der Führung des MS "O" an dem Schiffsunfall verneint. Es hält den Vorwurf, MS "O" sei bei der Ausweichbewegung kurz vor der Begegnung mit MS "St. R" weiter als notwendig nach Steuerbord abgegangen und dem Murggrund unnötig nahe gekommen, nicht für bewiesen. Ferner hat es nicht festzustellen vermocht, daß MS "O" durch eine sofort nach Beendigung der Vorbeifahrt an MS "St. R" vorzunehmende Backbordkursänderung das Festfahren auf dem Murggrund hätte vermeiden können. Außerdem betrachtet es den Vorwurf als unberechtigt, MS "O" habe seinen etwas nach Backbord herausliegenden Anhang auffordern müssen, nach Steuerbord beizugehen.

Die Revision wendet sich gegen das angefochtene Urteil auch insoweit ohne Erfolg. Bei ihren Angriffen beachtet sie nicht hinreichend, daß das Berufungsgericht weder den Begegnungs- noch den Unfallort genau hat feststellen können und deshalb ohne Rechtsverstoß zu Gunsten des MS "O" davon ausgegangen ist, daß die Begegnung in jenem Strombereich erfolgte, wo der Murggrund sich besonders schnell zur Strommitte hin verbreitert und auf kurze Entfernung nicht zu umfahren gewesen sei. Ferner berücksichtigt die Revision in diesem Zusammenhang nicht genügend die Feststellung des Berufungsgerichts, die Angabe des Schiffsführers M, das von ihm geführte MS "O" habe bereits während der Begegnung mit MS "St. R" gerakt, sei unwiderlegt geblieben. Danach ist aber weiter zu Gunsten des MS "O" zu unterstellen, daß das Schiff schon während der Begegnung mit

dem MS "St. R. [REDACTED]" von diesem Fahrzeug auf den Murggrund abgedrängt worden ist und bereits damit die Möglichkeit beseitigt war, den Grund nach Abschluß der Vorbeifahrt zu umfahren.

Danach ist die Revision unbegründet, soweit das Berufungsgericht den Klageanspruch auf Ersatz der Schäden der Interessenten des MS "O. [REDACTED]" dem Grunde nach im vollen Umfange für gerechtfertigt erklärt hat.

III.

Das Berufungsgericht erachtet den Beklagten für verpflichtet, auch denjenigen Schaden zu ersetzen, der dem Eigentümer des MS "S. [REDACTED]" dadurch entstanden ist, daß SK "Rudolf G. [REDACTED]" beim Freikommen quer vor den Steven des Leichterschiffes fiel und dieses beim Lösen von dem Kahn gegen eine Kribbe geriet. Dem kann nicht gefolgt werden.

MS "S. [REDACTED]" ist nicht im engen, unmittelbaren Zusammenhang mit dem unzulässigen Überholmanöver des Beklagten beschädigt worden, sondern erst knapp zwei Tage später bei der Hilfsaktion für den auf dem Murggrund festgefahrenen SK "Rudolf G. [REDACTED]". Es handelt sich demnach um einen Schaden, der bei einem Dritten als Folge eines Schadens des "Erstgeschädigten" (SK "Rudolf G. [REDACTED]") eingetreten ist. Ein solcher Schaden ist von dem Schädiger grundsätzlich nur dann zu ersetzen, wenn er auch dem Dritten gegenüber eine unerlaubte Handlung begangen hat (Larenz, Schuldrecht I. Bd. 10. Aufl. S. 326). Ob das hier der Fall war,

hängt, wie das Berufungsgericht an sich nicht verkannt hat, insbesondere von der Frage ab, ob der dem Eigentümer des MS "S [REDACTED]" entstandene Schaden (noch) innerhalb des Schutzzwecks der Vorschriften liegt, gegen die der Beklagte bei Durchführung des unzulässigen Überholmanövers verstoßen hat, oder anders ausgedrückt, ob es sich bei der Beschädigung des MS "S [REDACTED]" um Schäden handelt, die in den Bereich der Gefahren fallen, zu deren Abwehr diese Vorschriften erlassen worden sind. Die Frage ist zu verneinen.

§ 37 Nr. 1 und § 42 Nr. 1 Satz 1 RheinSchPolVO 1954 (jetzt: § 6.03 Nr. 1 und § 6.09 Nr. 1 RheinSchPolVO 1970) sollen den Verkehr vor den Gefahren schützen, die mit einem Überholmanöver innerhalb eines hierfür nicht hinreichenden Raumes verbunden sind. Diese Gefahren bestehen im wesentlichen darin, daß es zu Kollisionen zwischen den das Revier befahrenden Fahrzeugen kommen kann, ferner zum Anfahren von Stilliegern oder von Anlagen und Einrichtungen im Bereich der Wasserstraße sowie zu Fernschädigungen, wie z. B. das Raken oder das Festfahren eines aus dem Fahrwasser gedrängten Schiffes. Verwirklicht sich daher eine dieser Gefahren im zeitlichen und räumlichen Zusammenhang mit einem unzulässigen Überholmanöver, so kann es nicht zweifelhaft sein, daß der Überholer für den dabei entstehenden Schaden haftet.

Um die Verwirklichung derartiger Gefahren geht es bei der Beschädigung des MS "S [REDACTED]" nicht. Dieses war zum Leichten eines Fahrzeuges eingesetzt, das durch das verkehrswidrige Verhalten des Beklagten in eine Schiff und Ladung gefährdende Lage geraten war, aus der es ohne fremde Hilfe nicht befreit werden konnte. Hieraus

ergibt sich zwar eine gewisse Verknüpfung zwischen dem unzulässigen Überholmanöver des Beklagten und der Havarie des dem SK "Rudolf G. [REDACTED]" Hilfe leistenden MS "S. [REDACTED]". Dieser Zusammenhang war aber außerordentlich gering. Das wird insbesondere daraus deutlich, daß die Beschädigung des MS "S. [REDACTED]" im Verlaufe einer Hilfsaktion eintrat, zu der außer diesem Fahrzeug ein Schleppboot und ein Kranschiff herangezogen worden waren und die planmäßig und ohne besonderen Zeitdruck eingeleitet und durchgeführt werden konnte. Schäden, die unter derartigen Umständen bei einem der hierbei eingesetzten Fahrzeuge entstehen, haben mit dem der Unfallverhütung im fließenden Schiffsverkehrs dienenden Überholverbot nach § 37 Nr. 1 und nach § 42 Nr. 1 Satz 1 RheinSchPolVO 1954 nur noch in so entfernter Weise etwas zu tun, daß sie dem, der diese Verbotsnormen verletzt, nicht mehr zugerechnet werden können.

Bei dieser Beurteilung hat der Senat nicht außer acht gelassen, daß die als angemessen anzusehende Abgrenzung des Schutzzwecks jener Vorschriften keineswegs zu unbefriedigenden Ergebnissen führt. Das folgt hier insbesondere aus den Sondervorschriften und -regeln, die in der Rheinschiffahrt für Hilfeleistungen gelten:

Nach § 93 Abs. 2 BinnSchG haben dritte Personen, die ein Schiff oder dessen Ladung aus einer Schiffsgefahr retten, einen Anspruch auf Hilfslohn. Dessen Höhe wird bei Fehlen einer Vereinbarung durch das Gericht nach billigem Ermessen festgesetzt (§ 94 Abs. 1 BinnSchG). Dabei sind auch die Gefahren in Anschlag zu bringen, denen der Hilfeleistende sich selbst, sein Fahrzeug oder

sein Gerät ausgesetzt hat, sowie seine tatsächlichen Aufwendungen (§ 94 Abs. 4 BinnSchG). Zu diesen werden auch die Schäden an seinem Fahrzeug gerechnet (Vortisch-Zschucke, Binnenschiffahrts- und Flößereirecht 3. Aufl. Anm. 3 a zu § 94 BSchG; Mittelstein, Das Recht der Binnenschiffahrt S. 391; vgl. auch § 745 Abs. 2 HGB). Im Falle der Rettung erhält daher der Hilfeleistende grundsätzlich einen entsprechenden Ausgleich für Schäden an seinem Fahrzeug von den Interessenten des hilfebedürftigen Schiffes. Diesen steht es sodann frei, die von ihnen hierfür aufzuwendenden Beträge gegen denjenigen als (in der Regel adäquaten) Folgeschaden geltend zu machen, der die Schiffsgefahr verschuldet haben sollte.

Nun gelten die Vorschriften des Binnenschiffahrtsgesetzes über den Anspruch auf Hilfslohn aber nicht, wenn die Hilfeleistung ohne Erfolg geblieben ist (§ 93 Abs. 2 BinnSchG). Insoweit würde der Hilfeleistende das Risiko seiner Tätigkeit selbst tragen und damit auch Schäden, die an seinem Fahrzeug infolge der Hilfeleistung entstehen, von den Interessenten des hilfebedürftigen Schiffes nicht ersetzt verlangen können. Ob eine solche Regelung der - auch im allgemeinen Interesse liegenden - Bereitschaft zur Hilfeleistung förderlich ist und von Fall zu Fall nicht einer Ergänzung durch die allgemeinen bürgerlich-rechtlichen Vorschriften bedarf (vgl. BGH VersR 1972, 456), braucht hier nicht weiter erörtert zu werden. Denn nach einer jedenfalls in der Rheinschiffahrt bestehenden Übung sind Schäden, die an dem helfenden Fahrzeug beim Leichtern eines festgefahrenen KAHNES ohne Verschulden der Beteiligten eintreten, von den Interessenten des KAHNES zu ersetzen (vgl. hierzu Nr. 250 in der 8. Aufl.

von 1959 und Nr. 191 in der 9. Aufl. von 1971 der von der Niederrheinischen Industrie- und Handelskammer Duisburg-Wesel zu Duisburg zusammengestellten Handelsbräuche in der Rheinschifffahrt). In der Rheinschifffahrt ist es demnach so, daß Schäden eines Leichterschiffes, die nicht von einem der Beteiligten verschuldet sind, grundsätzlich von dem festgefahrenen Kahn getragen werden, wobei sodann dieser seine Aufwendungen hierfür als Folgeschaden von demjenigen ersetzt verlangen kann, der das Festfahren des Kahnes verschuldet haben sollte. Demnach besteht aber auch aus Gründen des wirtschaftlichen Gesamtergebnisses und der Billigkeit keine Notwendigkeit, derartige Schäden in den Schutzbereich des § 37 Nr. 1 oder des § 42 Nr. 1 Satz 1 RheinSchPolVO 1954 einzubeziehen, falls ein Dritter das Festfahren des Kahnes durch ein unzulässiges Überholmanöver verursacht hat, und damit dem Eigner des Leichterschiffes einen Ersatzanspruch gegen diesen Dritten zu geben.

Demnach steht dem Eigentümer des MS "S [REDACTED]" gegen den Beklagten kein Anspruch auf Ersatz der Schäden dieses Schiffes zu. Insoweit war deshalb die Klage

unter teilweiser Aufhebung und Abänderung der Urteile
der Vorinstanzen abzuweisen.

Stimpel

Liesecke

Fleck

Dr. Bauer

Dr. Tidow