

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 100/66

URTEIL

Verkündet am

13. Januar 1969
Kaufmann,
Justizangestellte

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

1. der Scheepvaartbedrijf W [REDACTED] N.V., N [REDACTED],
K [REDACTED] B [REDACTED] straat [REDACTED],
2.
3. des Bernhard W [REDACTED], ebenda,

Beklagten und Revisionsklägers,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

gegen

die Schiffer-M [REDACTED]-Gesellschaft "Vater Rhein", Kaskover-
sicherungsgesellschaft a.G., i. L., vertreten durch die
Liquidatoren Rechtsanwalt Roland S [REDACTED] und Experte
Dr. E [REDACTED], beide D [REDACTED]-R [REDACTED],

Klägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 13. Januar 1969 unter Mitwirkung der Bundesrichter Dr. Nörr, Liesecke, Dr. Schulze, Stimpel und Dr. Schubath

für Recht erkannt:

Die Revision der Beklagten zu 1 und 3 gegen das Urteil des Schiffahrtsobergerichts Karlsruhe vom 3. Mai 1966 wird zurückgewiesen.

Die Beklagten haben die Kosten des Revisionsverfahrens als Gesamtschuldner zu tragen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Am 5. September 1963 gegen 18⁰⁰ Uhr fuhr das beladene MGS "Freiheitsliebe" (Abmessungen: 62 x 7,54 m, Tragfähigkeit 500 t, Tiefgang 1,81 m, Motorstärke 380 PS) mit einer Geschwindigkeit von etwa 7 km/h auf dem Neckar bergwärts, und zwar befand es sich bei Ne-km 169 auf der (geographisch) linken Seite des Flusses. Ihm begegnete als Talfahrer auf der rechten Seite das PB "Rosenstein"; diesem folgte im Abstand von ca. 300 m das leere MGS "Drie Gezusters" (Abmessungen: 59 x 8 m, Tragfähigkeit 716 t, Motorstärke 400 PS, gemittelter Tiefgang 0,65 m), dessen Eigentümerin die Beklagte zu 1 ist und dessen Schiffsführer der inzwischen aus dem Rechtsstreit ausgeschiedene Beklagte zu 2 war. Weitere Schiffe befanden sich nicht im Revier. Die Sicht war klar und gut.

- 3 -

MGS "Freiheitsliebe" ließ das PB "Rosenstein" Backbord an Backbord passieren, zeigte sodann die blaue Seitenflagge und nahm Kurs auf die rechte Seite des Flusses, der dort eine Linkskrümmung hat. Das mit einer Geschwindigkeit von rund 10 km/h fahrende MGS "Drie Gezusters" behielt seinen Kurs bei und gab im Zuge der Annäherung einen kurzen Typhonton ab. Beide Schiffe stießen im Bereich Ne-km 169,750 bis 169,850 Kopf auf Kopf zusammen und wurden dabei erheblich beschädigt. Auf MGS "Drie Gezusters" bediente zur Zeit der Kollision der Beklagte zu 3 das Ruder. Das Fahrwasser ist im Unfallbereich etwa 40 m breit.

Die Klägerin macht als Versicherer des MGS "Freiheitsliebe" auf Grund gesetzlichen und vertraglichen Forderungsüberganges den diesem Schiff entstandenen, mit 71 305,15 DM bezifferten Schaden geltend. Sie hat behauptet, im Augenblick der Kursänderung habe die Entfernung zu MGS "Drie Gezusters" noch ca. 500 m betragen; dieses habe zunächst auch die blaue Flagge gezeigt, sie aber gleich danach wieder eingezogen. Hieraus folgert die Klägerin, der Rudergänger des MGS "Drie Gezusters" müsse die an einer hinreichend langen Stange gehisste blaue Flagge des MGS "Freiheitsliebe" rechtzeitig gesehen haben, und meint, zur Kollision sei es nur gekommen, weil MGS "Drie Gezusters" die Kursweisung nicht befolgt habe. Die Abgabe eines akustischen Signals sei angesichts der eindeutigen und von dem Rudergänger der "Drie Gezusters" auch erkannten Kursweisung nicht erforderlich gewesen.

Die Beklagten haben um Klagabweisung gebeten und geltend gemacht: MGS "Freiheitsliebe" habe, nachdem es zuvor das PB "Rosenstein" ordnungsgemäß Backbord an Backbord



habe passieren lassen, nicht plötzlich und ohne Grund sowie auf viel zu kurze Entfernung den Kurs wechseln und einen unüblichen Kurs nehmen dürfen. Die blaue Flagge des Bergfahrs, die auf MGS "Drie Gezusters" nicht erwidert worden sei, habe an einer zu kurzen Stange gehangen und sei daher schwer sichtbar gewesen. Zum Kurswechsel sei es nach dem Erkennen der Flagge zu spät gewesen. MGS "Freiheitsliebe" habe daher dem Talfahrer keinen geeigneten Weg freigelassen, so daß die Schuld an der Kollision deren Schiffsführung treffe.

Das Schiffahrtsgericht hat den Klaganspruch gegenüber den Beklagten zu 1 und 3 dem Grunde nach zu 3/5 für gerechtfertigt erklärt, im übrigen aber die Klage abgewiesen. Gegen dieses Urteil haben beide Parteien Berufung eingelegt. Die Berufung der Beklagten zu 1 und 3 war erfolglos. Auf die Berufung der Klägerin hat das Schiffahrts-obergericht das angefochtene Urteil dahin abgeändert, daß der Klaganspruch zu 3/4 begründet ist; im übrigen hat es die Klage abgewiesen und die weitergehende Berufung zurückgewiesen.

Mit ihrer Revision verfolgen die Beklagten zu 1 und 3 den Antrag auf volle Klagabweisung weiter, während die Klägerin zum Zurückweisung der Revision bittet.

Entscheidungsgründe:

I. 1. Das Berufungsgericht hat ein für den Unfall ursächliches nautisches Verschulden des Beklagten zu 3 darin gesehen, daß dieser die Kursweisung des Bergfahrs nicht auf sein Schiff bezogen und ihr aus diesem Grunde nicht Folge geleistet habe, wozu er gemäß § 38 Nr. 1 BSchSO

verpflichtet gewesen sei. Der Bergfahrer habe dem Talfahrer auch einen geeigneten Weg freigelassen. Der Talfahrer habe die Kursweisung auf eine Entfernung von ca. 170 bis 180 m gesehen. Der Bergfahrer sei an der rechten Seite des Neckars bereits gestreckt gefahren, als die Entfernung der beiden Schiffe voneinander noch etwa 60 m betragen habe. Hieraus hat das Berufungsgericht den Schluß gezogen, der Bergfahrer habe seinen Kurs nicht zu spät gewechselt und dem Talfahrer noch rechtzeitig den Kurs zur Begegnung an Steuerbord gewiesen. Dieser habe der Weisung auch ohne Gefahr Folge leisten können, zumal der Kurswechsel von der rechten zur linken Fahrwasserseite nur auf eine Strecke von ca. 30 m Breite habe durchgeführt werden müssen. Dieser Abstand sei so kurz, daß er einen Kurswechsel auch dann erlaube, wenn die sich begegnenden Schiffe nur etwa drei Schiffslängen voneinander entfernt seien. MGS "Drie Gezusters" habe nur Backbordruder zu geben brauchen.

2. a) Die Revision ist der Ansicht, die Feststellungen des Berufungsgerichts über die Entfernung der beiden Schiffe voneinander in dem Zeitpunkt, in dem der Talfahrer die blaue Seitenflagge des Bergfahrers gesehen habe (170 bis 180 m, etwa 3 Schiffslängen), und über die Geschwindigkeit der beiden Schiffe (etwa 7 km/h für den Bergfahrer und 10 km/h für den Talfahrer) schlossen ein Verschulden des Beklagten zu 3 aus. Unter Aufmachung einer Sekundenrechnung, bei der der Revision übrigens ein Fehler unterlaufen ist, will sie dartun, daß die Entfernung von 170 bis 180 m bei einer Annäherungsgeschwindigkeit von 17 km/h für einen Seitenwechsel nicht ausreichend gewesen sei.

Dem kann nicht zugestimmt werden. Die Tatsache, daß der Bergfahrer in etwa 60 m Entfernung vom Talfahrer in der rechten Fahrwasserseite bereits gestreckt gefahren ist, rechtfertigt die Feststellung im angefochtenen Urteil, daß der Bergfahrer in ausreichender Entfernung vom Talfahrer den Übergang begonnen hat. Dies mußte aber der Talfahrer, der nach seinem eigenen Vortrag die Begegnung zwischen PB "Rosenstein" und MGS "Freiheitsliebe" beobachtet hat, bei genügender Aufmerksamkeit sehen, selbst wenn er wegen der Flußkrümmung die blaue Seitenflagge in diesem Zeitpunkt vielleicht noch nicht wahrnehmen konnte; er mußte sich daher seinerseits auf den Seitenwechsel einstellen. Im übrigen konnte aber der Talfahrer, auch wenn er, wie sein Rudergänger behauptet hat, erst in einer Entfernung von 170 bis 180 m die blaue Seitenflagge wahrgenommen hat, noch rechtzeitig und genügend ausweichen. Das Berufungsgericht hat festgestellt, daß der Talfahrer nicht hart an der rechten Fahrwassergrenze, sondern in etwa 10 bis 12 m Abstand zu dieser gefahren war. Dann brauchte er aber, um dem Bergfahrer gefahrlos zu begegnen, nicht einmal einen Seitenabstand von 30 m, wie das Berufungsgericht meint, zu überwinden. An der Möglichkeit gefahrlosen Begegnens ändert nichts der Hinweis der Revision, daß sich die Veränderung der Ruderlage erst nach einer gewissen Zeit auswirkt. Unter den gegebenen Umständen kommt es auch nicht darauf an, welches der beiden Fahrzeuge beweglicher oder schwerer steuerbar war. Die Beklagten haben nicht behauptet, daß ihr Schiff besonders schwer zu steuern sei. Nach dem ohne Rechtsfehler festgestellten Sachverhalt läßt die durch Sachverständigengutachten gestützte Annahme des Berufungsgerichts, der Bergfahrer habe nicht nur in ausreichender Entfernung mit dem Übergang begonnen, sondern auch seinen Kurswechsel rechtzeitig, für den Talfahrer

erkennbar, optisch angezeigt, keinen Rechtsirrtum erkennen.

b) Entgegen der Auffassung der Revision ist es nicht entschuldbar, wenn der Talfahrer trotz der erkannten Kursweisung zur Begegnung an Steuerbord glaubte, er müsse dem etwa 300 m vor ihm zu Tal fahrenden PB "Rosenstein" im Kurs folgen, und meinte, der Bergfahrer werde entgegen seiner Kursweisung den "üblichen Kurs" am linken Ufer fahren. Das Berufungsgericht hat festgestellt, daß es einen "üblichen Kurs" an der Unfallstelle nicht gibt. Die irrige Annahme eines solchen entschuldigt den Talfahrer nicht; er hätte im übrigen der Kursweisung auch dann folgen müssen, wenn die Bergfahrt üblicherweise am linken Ufer fahren würde. Auf die in einer Entfernung von etwa 3 Schiffslängen erkannte Kursweisung gab es für den Talfahrer nur eine Reaktion, nämlich das Ruder nach Backbord zu legen. Dazu bedurfte es für einen Rudergänger mit genügend nautischer Erfahrung keiner Überlegungszeit. Es kann keine Rede davon sein, daß der Bergfahrer durch sein nautisches Verhalten den Talfahrer in Verwirrung gebracht hätte.

c) Schließlich kann die Revision auch nicht damit gehört werden, das Berufungsgericht habe die Bewertung des Geschehensablaufs durch die Zeugen des PB "Rosenstein" nicht berücksichtigt. Mit den Meinungen von Zeugen, insbesondere mit ihrer Beurteilung der Schuldfrage, braucht sich ein Gericht nicht auseinanderzusetzen. Wenn der Fahrgast H. gegenüber seiner Frau bemerkte: "Die beiden kommen aber auch nicht aneinander vorbei", so ist diese Bemerkung schon deswegen verständlich, weil der Talfahrer nicht nach Backbord ausgewichen ist. Wenn in der Bemerkung ein Schuldvorwurf gegen den Bergfahrer zu sehen sein soll-

te, so war das umso mehr unbeachtlich, als es jeder Wahrscheinlichkeit widerspricht, daß der Landwirt H [REDACTED] mit nautischen Regeln vertraut ist.

II. Die Schuldabwägung des Berufungsgerichts läßt keinen Rechtsfehler erkennen. Es ist nicht zu beanstanden, daß es die Nichtbefolgung der Kursweisung schwerer bewertet hat als die Nichtabgabe des Schallsignals nach § 38 Nr. 4 BSchSO durch den Bergfahrer.

Nach alledem war die Revision mit der Kostenfolge aus § 97 ZPO zurückzuweisen.

Dr. Nörr

Liesecke

Dr. Schulze

Stempel

Dr. Schubath