

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 106/67

URTEIL

Verkündet am

16. Januar 1969
Kaufmann,
Justizangestellte
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

1. des Schiffseigentümers J. de B. in R.,
2. des Schiffsführers Laurentius Antonius de B.
von MS "Laurentius", zu laden z. Hd. des Beklagten zu 1,

Beklagten und Revisionskläger,
- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. -

gegen

die S.-H. Gesellschaft "V.", Kasko-Versicherungsgesellschaft a. G., i. L., D., D. Straße, vertreten durch die Liquidatoren Rechtsanwalt Roland S. und Experte Dr. E., beide D.,

Klägerin und Revisionsbeklagte,
- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 25. November 1968 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Dr. Kuhn und der Bundesrichter Dr. Nörr, Liesecke, Dr. Schulze und Dr. Schubath

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Beklagten wird das Urteil des Rheinschiffahrtsobergerichts in Köln vom 17. März 1967 insoweit aufgehoben, als es der Berufung der Klägerin stattgegeben hat. Im übrigen wird die Revision zurückgewiesen.

Die Berufung der Klägerin gegen das Urteil des Rheinschiffahrtsgerichts St. Goar vom 30. September 1966 wird zurückgewiesen.

Die Kosten der Berufungsinstanz werden zu $\frac{2}{3}$ der Klägerin und zu $\frac{1}{3}$ den Beklagten als Gesamtschuldnern auferlegt.

Von den Kosten der Revisionsinstanz tragen die Beklagten als Gesamtschuldner $\frac{2}{3}$.

Die Entscheidung über die übrigen Kosten der Revisionsinstanz bleibt dem Rheinschiffahrtsgericht vorbehalten.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Am 10. September 1964 hatte das von dem Schiffsführer R. gesteuerte, bei der Klägerin versicherte 878 t große und mit einer 585 PS starken Maschine ausgestattete MS "Gernot" (Abmessungen: 68,79 x 9,17 m) die Talfahrt auf dem Rhein von Mainz nach Wesseling angetreten. Abends hatte es die Fahrt im Revier Oberlahnstein unterbrochen und war in Höhe des Hafens etwa bei Stromkilometer 585,0 vor Anker gegangen. Das leere Schiff lag mit dem Bug stromaufwärts ca. 40 bis 50 m vom rechten Ufer des Rheins, dessen Breite an dieser Stelle etwa 300 m bei einer Fahrwasserbreite von rund 270 m beträgt. Am folgenden Morgen gegen 7 Uhr wollte Rabe die Fahrt fortsetzen. Zu dieser Zeit befand sich das 1251 t große, halb beladene, mit einem 750 PS starken Motor ausgerüstete MS "Laurentius" (Abmessungen: 80 x 9,5 m), dessen Eigentümer oder jedenfalls Ausrüster der Beklagte zu 1 ist, und das zur Unfallzeit von dem Beklagten zu 2 verantwortlich geführt wurde, auf Bergfahrt von Rotterdam nach Ludwigshafen und erreichte das Revier Oberlahnstein. MS "Laurentius" fuhr mit einer Geschwindigkeit von 8 bis 10 km/h etwa Strommitte. Ihm folgte im linksrheinischen Fahrwasser etwa 10 m vom linken Ufer entfernt, mit sich verringerndem Abstand, das MS "Peter Schwall", das MS "Laurentius" überholen wollte. Diesen folgten MS "Haniol Kurier 3" und mit größerem Abstand MS "Anna Alwine". Im Revier befand sich ferner noch das Fährboot "Expreß". Diesen Schiffen kamen als Talfahrer das mit etwa 18 km/h fahrende MS "Expreß 36" entgegen, dem mit erheblichem Abstand das MS "Sanara 116" folgte. Beide fuhren etwa in Strommitte, aber etwas zum linken Ufer hin. Für die Begegnung mit dem Talfahrer MS "Expreß 36"



war auf dem MS "Laurentius" die blaue Seitenflagge gesetzt worden. Bei dieser Lage im Revier entschloß sich der Schiffsführer von MS "Gernot" zu wenden, um im Anschluß an MS "Expreß 36" die Talfahrt aufzunehmen. In Durchführung dieses Manövers kam es zu einem Zusammenstoß zwischen MS "Gernot" und MS "Laurentius", bei dem ein Matrose vom MS "Gernot" über Bord fiel und ertrank und bei dem an beiden Schiffen schwerer Sachschaden entstand.

Die Klägerin hat von den Beklagten auf Grund übergangenen Rechtes Zahlung von 32 542,10 DM Schadensersatz verlangt und behauptet: MS "Gernot" habe an MS "Expreß 36" Anschluß fahren wollen und Steuerbord-Wendesignal gegeben, als der Expreßmotor noch etwa eine Schiffslänge oberhalb und MS "Laurentius" sowie MS "Peter Schwall" noch so weit entfernt gewesen seien, daß das Wendemanöver ordnungsgemäß hätte durchgeführt werden können. MS "Gernot" habe bei der Vorbeifahrt von MS "Expreß 36" quer gelegen, die blaue Seitenflagge schon für die Begegnung mit MS "Expreß 36" gesetzt und diese in Erwiderung der Seitenflagge von MS "Laurentius" stehen gelassen. Als MS "Gernot" mit dem Vorderschiff bereits talwärts gelegen habe, sei auf MS "Laurentius" plötzlich der Kurs nach Steuerbord gerichtet und die blaue Seitenflagge eingezogen worden. Das sei in einer Entfernung von nur 130 m geschehen. R. habe MS "Gernot" nur noch stromrecht legen können; ein Ausweichen sei nicht mehr möglich gewesen, so daß es zur Kollision gekommen sei. Diese beruht nach Ansicht der Klägerin auf nautischem Fehlverhalten des Beklagten zu 2.

Die Beklagten haben demgegenüber vorgetragen:

MS "Laurentius" sei noch etwa 500 m von MS "Gernot" entfernt gewesen, als der Beklagte zu 2 bemerkt habe, daß MS "Gernot" langsam mit dem Kopf angegangen sei, ohne das Steuerbordwendesignal zu geben. Als sich der Abstand der Schiffe auf 300 m verringert gehabt habe, habe MS "Gernot" plötzlich die blaue Seitenflagge gesetzt und sei über Steuerbord langsam mit dem Kopf zur Strommitte hinübergegangen. Zu dieser Zeit habe sich MS "Expres 36" auf gleicher Höhe befunden. MS "Expres 36" habe dann entsprechend der auf MS "Laurentius" gesetzten Seitenflagge einen Kurs gewählt, der an der Steuerbordseite von MS "Laurentius" vorbeigegangen sei. MS "Laurentius" sei dann zur linksrheinischen Seite beigegangen und habe unmittelbar bei der Begegnung mit MS "Expres 36" die blaue Seitenflagge eingezogen. Sodann sei MS "Laurentius" ganz dicht an das auflaufende MS "Peter Schwall" herangegangen. Obwohl MS "Gernot" das ganze Revier auf der Backbordseite von MS "Laurentius" zur Verfügung gestanden habe, habe MS "Gernot" in weitem Bogen gewendet und mit seinem Kopf auf das linke Ufer zugesteuert. In einem seitlichen Abstand von etwa 40 m vom linken Ufer sei es dann in Höhe von Strkm. 585,4 zur Kollision gekommen, obwohl MS "Laurentius" noch seine Fahrt gestoppt und die Maschine auf "Zurück" gestellt habe.

Die Beklagten haben die Ansicht vertreten: Das nicht durch Schallzeichen angekündigte Wendemanöver sei unzulässig gewesen und außerdem fehlerhaft durchgeführt worden, weil MS "Gernot" das Wenden jedenfalls im engen Wendekreis habe vornehmen müssen, um dann an

der Backbordseite des inzwischen aufgekommenen MS "Laurentius" zu passieren. Darauf habe sich der Beklagte zu 2 verlassen und demgemäß Steuerbordkurs genommen.

Das Rheinschiffahrtsgericht hat die Klage dem Grunde nach zu 1/3 für gerechtfertigt erklärt und demgemäß, soweit die Klägerin Zahlung von mehr als 10 847,37 DM nebst Zinsen begehrt, die Klage abgewiesen. Gegen dieses Urteil haben beide Parteien Berufung eingelegt. Das Rheinschiffahrtsobergericht Köln hat die Berufung der Beklagten zurückgewiesen und auf die Berufung der Klägerin das angefochtene Urteil dahin abgeändert, daß die Klage dem Grunde nach zur Hälfte gerechtfertigt sei und die Klage in Höhe von 16 271,05 DM nebst Zinsen abgewiesen. Mit der Revision verfolgen die Beklagten ihren Antrag auf vollständige Abweisung der Klage weiter, während die Klägerin um Zurückweisung der Revision bittet.

Entscheidungsgründe:

I. Verschulden des Schiffsführers von MS "Gernot".

1. Das Berufungsgericht hat ausgeführt: Das von MS "Gernot" ausgeführte Wendemanöver sei von Rabe ordnungsgemäß durch Schallzeichen angekündigt worden und auch zulässig gewesen, da es ohne wesentliche Behinderung und ohne unmittelbare Gefahr für die durchgehende Schifffahrt habe ausgeführt werden können. R. habe erwarten können, daß MS "Laurentius" ihm nicht vor den Bug lief und seinen Kurs so einrichtete, daß er hinter dem Heck

von MS "Gernot" vorbeiführte. Er habe auch auf einen Backbordkurs von MS "Laurentius" vertrauen dürfen, nachdem der Beklagte zu 2 dem vorausfahrenden MS "Expresß 36" Kursweisung für die Begegnung Steuerbord an Steuerbord erteilt hatte. Der Schiffsführer von MS "Gernot" habe aber das Wendemanöver zu langsam und damit fehlerhaft durchgeführt. Durch seine Unentschlossenheit habe er vermeidbare Gefahren für die Schifffahrt geschaffen, indem er das Fahrwasser übermäßig lang einengte, und eine unklare Situation herbeigeführt, die den Beklagten zu 2 zu falschen Schlüssen bewogen habe.

2. Die Revision rügt zunächst, das Berufungsgericht habe auf das Manöver des Schiffsführers des MS "Gernot" rechtsirrig die Vorschriften des § 47 RhSchPVO (Wenden zu Tal) angewandt. Sie meint, wenn der Drehkreis, wie hier, über Gebühr ausgedehnt werde, liege nach herrschender Ansicht eine Querfahrt vor, die nicht durch das dafür bestimmte Schallzeichen angekündigt worden sei.

Der Revision ist insoweit beizutreten. Die vom Berufungsgericht vertretene Ansicht, die Vorschrift des § 47 RhSchPVO sei unabhängig davon anzuwenden, welchen Raum des Stromes ein Wendemanöver einnimmt und gelte auch dann, wenn hierbei ein Uferwechsel vorgenommen werde, ist in dieser Allgemeinheit nicht richtig. Nach ständiger Rechtsprechung des Senats muß, wenn nicht besondere (hier nicht vorliegende) Umstände das Wenden in weitem Bogen erfordern, in engem Drehkreis gewendet werden. Dies gilt nicht nur für das Wenden auf Reeden (hierzu vgl. das Urteil des Senats - VersR 68, 548), sondern allgemein. Wird ohne das Vorliegen solcher Umstände in weitem Bogen gewendet, so wird das Wenden zur Querfahrt, die nur unter den Voraus-

setzungen der §§ 49 Nr. 1, 47 Nr. 2 RhSchPVO zulässig ist (BGH VersR 56, 239; 57, 284; 61, 881 und 68, 549). Der Senat hält an dieser Rechtsprechung fest, weil dies im Interesse der Verkehrssicherheit zur Vermeidung von Mißverständnissen unbedingt erforderlich ist. Der Grundsatz des Wendens im engen Bogen gestattet es der durchgehenden Schifffahrt, sich, wenn keine besonderen Umstände vorliegen, darauf zu verlassen, daß auch so gewendet wird, und die entsprechenden nautischen Maßnahmen zu ergreifen.

Der Schiffsführer des MS "Gernot" hat mithin beim Wenden zugleich eine Querfahrt vorgenommen, die nur unter den Voraussetzungen der §§ 49 Nr. 1, 47 Nr. 1 RhSchPVO zulässig war. Dem steht auch nicht die in VersR 1966, 465 veröffentlichte Entscheidung des Senats entgegen. Dort waren die Abstände zwischen den kollidierenden Schiffen mit 600 m bei Beginn des Wendemanövers und mit 300 m bei Querlage des wendenden Schiffes im Strom erheblich größer, und zwar so groß, daß auch eine Querfahrt unbedenklich vorgenommen werden konnte. So liegt es hier nicht. Zwar betrug die Entfernung zwischen MS "Gernot" und MS "Laurentius" nach den Feststellungen des Berufungsgerichts zu Beginn des Wendemanövers etwa 500 m und war damit groß genug, um zügig zu wenden, ohne die durchfahrende Bergfahrt zu zwingen, unvermittelt ihre Geschwindigkeit zu vermindern oder ihren Kurs zu ändern. Als MS "Laurentius" aber schon auf rund 300 m herangekommen war, lag MS "Gernot" noch in einem Winkel von 45° zu Berg. In diesem Zeitpunkt konnte MS "Laurentius" noch nicht erkennen, ob MS "Gernot" im engen oder im Anschluß an eine Querfahrt in weitem Bogen wenden werde. Dessen Schiffsführer mußte, insbesondere wegen des völlig freien

rechtsrheinischen Reviers, von dem Normalfall ausgehen, daß MS "Gernot" in kurzem Bogen wenden werde und seine nautischen Maßnahmen entsprechend einrichten. Erst nachdem MS "Gernot" sich erkennbar auf Querfahrt befand, wurde deutlich, daß andere nautische Maßnahmen zu ergreifen waren. In diesem Zeitpunkt war MS "Laurentius" aber schon erheblich näher als 300 m an MS "Gernot" herangekommen.

Schiffsführer R. mußte das auch erkennen. Er hätte deshalb entweder in kurzem Bogen wenden oder das Manöver abbrechen müssen, wenn er wegen der geringen Geschwindigkeit seines Schiffes nur in weitem Bogen wenden konnte. Sein nautisch fehlerhaftes Manöver war auch schuldhaft. Er hätte erkennen können und müssen, daß er durch das Wenden in weitem Bogen in dem sehr belebten Revier Unsicherheit bei der durchgehenden Schifffahrt hervorrufen und diese zur unvermittelten Geschwindigkeitsverminderung oder Kursänderung zwingen würde. R. durfte auch nicht darauf vertrauen, daß MS "Laurentius" Backbordkurs einschlagen werde, weil er dem vorausfahrenden MS "Expreß 36" die Begegnung an Steuerbord gewiesen hatte. Er mußte vielmehr davon ausgehen, daß MS "Laurentius" ein ordnungsgemäßes Wenden im engen Bogen annehmen, dieses durch Steuerbordkurs unterstützen werde und aus diesem Grunde die blaue Flagge eingezogen habe. Daß Schiffsführer R. alles dieses nicht bedacht hat, obwohl er es hätte bedenken können und müssen, gereicht ihm zum Verschulden.

II. Verschulden des Beklagten zu 2.

Der Beklagte zu 2 durfte sich nach den vorstehenden Ausführungen darauf verlassen, daß MS "Gernot" entsprechend der Regel in kurzem Bogen wenden werde. Dann war der von ihm eingeschlagene Steuerbordkurs nautisch richtig, weil er damit dem Wendemanöver des MS "Gernot" mehr Raum gab und es unterstützt hätte. Insoweit trifft ihn also kein Verschulden. Er hätte aber durch eine ihm zumutbare Geschwindigkeitsverminderung die Kollision verhindern können. Das bestreitet auch die Revision nicht. Die Verkehrssituation im Revier war nicht eindeutig. Er hätte auch früher zurückschlagen können und müssen. Daß er dies nicht getan hat begründet ein ursächliches Mitverschulden an der Kollision.

III. Schuldabwägung

Da dem Berufungsgericht nach alldem Fehler in der Würdigung der Tatsachen, die für die Bemessung des Verschuldens des Schiffsführers R. und des Beklagten zu 2 von Bedeutung sind, unterlaufen sind, konnte die Schadensverteilung nicht aufrecht erhalten bleiben. Der Senat kommt in der Sache selbst entscheiden, weil die für die Bemessung des Schadens erheblichen Tatsachen feststehen.

Nach den obigen Ausführungen ist das Verschulden des Beklagten zu 2 geringer als das Verschulden von Rabe. Dieser hat durch sein nautisch fehlerhaftes Wendemanöver die Gefahrenlage erst geschaffen und die Ursache für den Schaden gesetzt. Er hat weiter das Wendemanöver zu langsam ausgeführt. Dem Beklagten zu 2 sind dagegen nur die nicht rechtzeitige Geschwindigkeitsverminderung und ein verspätetes Zurückschlagen vorzuwerfen. Der Senat kommt

daher in Übereinstimmung mit dem Rheinschiffahrtsgericht zu einer Schadensverteilung im Verhältnis von 2/3 zu Lasten der Klägerin und 1/3 zu Lasten der Beklagten.

Das angefochtene Urteil war somit abzuändern und das Urteil des Rheinschiffahrtsgerichts wiederherzustellen, das nunmehr über den Betrag der Forderung zu entscheiden haben wird.

Dr. Kuhn

Dr. Nörr

Liesecke

Dr. Schulze

Dr. Schubath