

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 107/75

URTEIL

Verkündet am
13. Oktober 1977
Kaufmann,
Justizobersekretärin
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

des Schiffseigners Adrianus Hubertus A. P. [REDACTED]
von MS "Admarant", M. [REDACTED] weg 50, P. [REDACTED] (Holland),

Beklagten und Revisionsklägers,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

Friesche Maatschappij tot Onderl. Verzekering van S. [REDACTED]
in H. [REDACTED] (Holland), vertreten durch ihre Direktoren
Mr. G. B. [REDACTED], R.H. A. [REDACTED] und M.O. H. [REDACTED],

Klägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

- 2 -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs
hat auf die mündliche Verhandlung vom 13. Oktober 1977
durch den Vizepräsidenten des Bundesgerichtshofes
Stimpel und die Richter Dr. Bauer, Dr. Kellermann,
Bundschuh und Dr. Skibbe

für Recht erkannt:

Die Revision gegen das Urteil des
Rheinschiffahrtsobergerichts Karlsruhe
vom 4. März 1975 wird auf Kosten des
Beklagten zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Am 7. November 1971 fuhr das von der Klägerin gegen
die Gefahren der Schifffahrt versicherte MS "Mustang"
(60,06 m lang; 7,25 m breit; 747 t; 580 PS) mit einer
Ladung von 292 t Stahlröhren auf dem Rhein zu Berg.
Gegen 6 Uhr passierte das Fahrzeug die Straßenbrücke
Mainz-Kastel (Strom-km 498,470). Kurze Zeit später stieß
es bei Strom-km 497,900 in der rechten Fahrwasserhälfte
mit MS "Admarant" (67,07 m lang; 8,19 m breit; 861 t;
2 x 230 PS; Ladung: 212 t Kies) zusammen. Dieses Schiff
hatte in der Nähe des linken Ufers in Höhe von Strom-km
497,750 übernachtet und wendete gerade in einem weiten
Bogen über Backbord zu Tal. Durch den Zusammenstoß er-
litten beide Fahrzeuge Schäden.

- 3 -

Die Klägerin nimmt - aus abgetretenem oder übergegangenem Recht - den Beklagten, der der Eigner des MS "Admarant" ist und das Fahrzeug am Unfalltag auch verantwortlich geführt hat, wegen der Unfallschäden der Interessenten des MS "Mustang" in Anspruch. Sie hat beantragt, den Beklagten zur Zahlung von 29.908,70 hfl und 1.019,66 DM - nebst Zinsen - zu verurteilen, und zwar dinglich mit MS "Admarant" sowie persönlich im Rahmen des § 114 BinnSchG haftend. Sie wirft dem Beklagten vor, die Geschwindigkeit des etwa Strommitte mit 12 km/st zu Berg kommenden MS "Mustang" unterschätzt und infolge dieses Fehlers mit dem Wenden begonnen zu haben, obwohl der Bergfahrer bereits zu nahe heran gewesen sei.

Demgegenüber hat nach Ansicht des Beklagten der Bergfahrer die Kollision verschuldet. Er habe sorglos und mit überhöhter Geschwindigkeit die stark frequentierte Mainzer Reede passiert und deshalb MS "Admarant" erst bemerkt, als es bereits zwerch im Strom gelegen habe. Nunmehr habe er unter Zeigen des weißen Funkellichts den Kurs nach Backbord geändert und sei damit in den Drehkreis des MS "Admarant" hineingelaufen.

Der Beklagte hat MS "Admarant" in Kenntnis der Klageforderung zu neuen Reisen ausgesandt.

Das Rheinschiffahrtsgericht hat den Klageanspruch dem Grunde nach zu 4/5 für gerechtfertigt erklärt, das Rheinschiffahrtsobergericht hat ihn insoweit in vollem Umfange für berechtigt angesehen. Mit der Revision, deren Zurückweisung die Klägerin beantragt, verfolgt der Beklagte den Antrag weiter, die Klage abzuweisen.



Entscheidungsgründe:

I. 1. Nach Ansicht des Berufungsgerichts hat der Beklagte mit MS "Admarant" ein unzulässiges Wendemanöver ausgeführt (Verstoß gegen § 6.13 Nr. 1 Rhein-SchPolVO). Insoweit sei entscheidend, daß sich der Bergfahrer, als MS "Admarant" zu drehen begonnen habe, nicht, wie der Beklagte behauptete, erst unter der Straßenbrücke Mainz-Kastel befunden habe, sondern bereits erheblich näher als 500 m zu dem wendenden Fahrzeug aufgelaufen gewesen sei. Das ergebe sich daraus, daß das 67 m lange MS "Admarant", das sich vor dem Drehen von seinem Liegeplatz achteraus bis auf etwa 25 m zum linken Ufer hin habe sacken lassen, mit dem Kopf nur rund 60 m habe zurücklegen müssen, um die ungefähr 150 m von dem linken Ufer entfernte Kurslinie des mit einer Geschwindigkeit von 12 km/st zu Berg kommenden MS "Mustang" zu erreichen, außerdem MS "Admarant" das Wendemanöver mit kräftig drehender Maschine ausgeführt habe und - quer im Strom liegend - bei der genannten Kurslinie angelangt gewesen sei, als sich der Bergfahrer höchstens noch 200 m unterhalb befunden habe. Ein Abstand von wesentlich unter 500 m bei Wendebeginn sei aber für eine gefahrlose Durchführung des Wendemanövers umso weniger ausreichend gewesen, als dieses bei Dunkelheit erfolgt sei. In einem solchen Falle könne sich ein Schiffsführer leicht hinsichtlich der Entfernung zu einem anderen Fahrzeug oder dessen Geschwindigkeit verschätzen, so wie der Beklagte nach seinen Angaben vor der Wasserschutzpolizei die Geschwindigkeit des MS "Mustang" unterschätzt habe. Ferner sei es für die durchgehende Schifffahrt oftmals schwierig

oder sogar unmöglich, ein Wendemanöver oder die Kursabsichten des Drehenden von Anfang an zu erkennen. Hinzu komme, daß oberhalb des Ankerplatzes von MS "Admarant" weitere Schiffe gelegen und bewirkt hätten, daß dieses Fahrzeug für den Bergfahrer erst sichtbar geworden sei, als es nach Wendebeginn aus dem Bereich der Stillieger nach rechtsrheinisch herausgekommen sei. Im übrigen habe der Beklagte das - unzulässige - Wendemanöver auch falsch ausgeführt. Anstatt einen engen Drehkreis zu wählen, habe er unter Kreuzen der Kurslinie des Bergfahrers einen weiten Bogen genommen. Auch könne er beiden Vorwürfen nicht mit Erfolg entgegenhalten, vor Wendebeginn zweimal Schallzeichen nach § 6.13 Nr. 2 Buchst. b) RheinSchPolVO gegeben zu haben. Abgesehen davon, daß das nicht bewiesen sei, machten derartige Zeichen ein Wendemanöver, durch das - wie hier - ein Bergfahrer zum Zurückschlagen und damit zu einer unvermittelten Änderung der Geschwindigkeit gezwungen worden sei, weder zulässig, noch seien sie für die richtige Durchführung des Manövers von Bedeutung.

2. Es kann dahinstehen, ob diese Ausführungen in allen Punkten den Angriffen der Revision standhalten. Jedenfalls trifft den Beklagten schon deshalb ein Verschulden an der Kollision, weil er nicht in einem möglichst engen Drehkreis, sondern in einem weiten Bogen gewendet hat. Nach der ständigen Rechtsprechung des Senats muß der Wendende einen Drehkreis wählen, der nicht über das für die Durchführung seines Manövers notwendige Maß hinausgehen darf, es sei denn, daß die Verkehrslage ein Drehen in einem weiten Bogen gebietet (so zuletzt Urt. v. 2. 12. 1974 - II ZR 22/73, LM RheinschiffahrtspolizeiVO v. 24. 12. 54 Nr. 68 = VersR 1975, 252, 253). Gegen diese

Verpflichtung, die sich aus der allgemeinen Sorgfaltspflicht der Schiffsführer (§ 1.04 RheinSchPolVO) ergibt und zu einer sicheren Verkehrsabwicklung durch Vermeiden kreuzender Kurse beizutragen sucht, hat der Beklagte verstoßen. Da die Kurslinie des Bergfahrsers etwa 150 m aus dem linken Ufer verlief, stand dem Beklagten zwischen dieser und dem linken Ufer genügend Raum zur Verfügung, um mit seinem lediglich 67,07 m langen und auf Grund einer Zweischraubenanlage besonders gut zu manövrierenden Schiff ohne Kreuzen des Kurses von MS "Mustang" zu wenden. Sollte der Beklagte aber - wofür seine Angaben vor der Wasserschutzpolizei sprechen könnten - der Ansicht gewesen sein, er müsse den Bergfahrer wegen der Vorschrift des § 6.04 Nr. 2 und 5 an dessen Backbordseite passieren und deshalb in einem weiten Bogen wenden, so würde das ihn nicht entlasten. Für ihn galten bis zur Beendigung des Wendemanövers Kursweisungen des Bergfahrsers (§ 6.04 Nr. 2 oder 3 RheinSchPolVO) nicht (Senatsurt. v. 2. 12. 1974 aaO). Ferner spielt es in diesem Zusammenhang keine Rolle, ob der Beklagte vor Wendebeginn Schallzeichen nach § 6.13 Nr. 2 Buchst. b) RheinSchPolVO gegeben hat. Derartige Zeichen künden ein ordnungsgemäßes, hingegen kein falsches Manöver an. Die Unterstützungspflicht der durchgehenden Schifffahrt (§ 6.13 Nr. 3 RheinSchPolVO) bezieht sich nur auf das erstere. Allerdings muß sie auch auf ein falsches Manöver reagieren, um eine dadurch drohende Kollision zu vermeiden.

II. 1. Das Berufungsgericht hat ein Mitverschulden des Bergfahrsers an dem Zusammenstoß verneint. Daß er MS "Admarant" früher als aus etwa 200 m Entfernung habe

erkennen können, sei nicht bewiesen. Auch habe der Bergfahrer nach Sichten des wendenden Fahrzeugs sofort zurückgeschlagen. Diese Maßnahme sei wegen der unklaren Situation richtig gewesen, zumal der Bergfahrer nicht gewußt habe, was das zwerch vor ihm aufgetauchte Schiff machen werde. Daß MS "Mustang" infolge des Zurückschlagens mit dem Kopf nach Backbord verfallen und wegen seiner Schubkraft noch eine Strecke vorausgetrieben sei, gereiche seiner Führung nicht zum Vorwurf.

2. Soweit sich die Revision gegen diese Ausführungen wendet, können ihre Angriffe zu keiner anderen Beurteilung der Mitverschuldensfrage führen.

a) Das Berufungsgericht hat die Frage, ob der Bergfahrer MS "Admarant" eher hätte sehen und reagieren können, in einer eingehenden Würdigung der tatsächlichen Gegebenheiten ohne Verfahrensverstoß verneint (§ 565 a ZPO).

b) Richtig ist, daß sich das Berufungsgericht nicht mit dem - vom Rheinschiffahrtsgericht bejahten - Vorwurf auseinandergesetzt hat, die Geschwindigkeit des Bergfahrers sei angesichts der besonderen Umstände des Falles zu hoch gewesen. Der Vorwurf ist jedoch nicht berechtigt. Soweit die Revision ihn auf § 6.20 Nr. 1 Buchst. c) RheinSchPolVO stützt, verkennt sie, daß die Vorschrift lediglich den Schutz von Stilliegern vor schädlichem Wellenschlag und Sogwirkung betrifft. Entgegen ihrer Ansicht läßt sich eine Pflicht des Bergfahrers, die eingehaltene Geschwindigkeit von 12 km/st erheblich zu vermindern, auch nicht aus dem Umstand herleiten, daß es zur Unfallzeit noch dunkel war.

Denn insoweit ist vor allem bedeutsam, daß die Luft selbst weder neblig noch diesig, sondern klar war. Eine andere Frage ist es, ob der Bergfahrer nicht deshalb die Geschwindigkeit hätte deutlich herabsetzen müssen, weil es bei der nicht unbeträchtlichen Zahl von Stilliegern auf der Mainzer Reede möglich sein konnte, daß er die Abfahrt eines Fahrzeugs, insbesondere ein Wenden zu Tal, nicht sofort erkannte, wobei mit Abfahrten zur Unfallstunde (6 Uhr) auch jederzeit zu rechnen war. In diesem Punkte fällt jedoch zu Gunsten der Führung des MS "Mustang" zunächst ins Gewicht, daß ihr Kurs nicht in unmittelbarer Nähe der Stillieger, sondern rund 150 m aus dem linken Ufer verlief (nach der maßstabgetreuen Unfallskizze in den Strafakten, die die Vorinstanzen beigezogen haben, war die Entfernung des Bergfahrers zum rechten Ufer noch größer), so daß sie einen genügenden Uferabstand hatte, um auf ordnungsgemäß abfahrende Schiffe rechtzeitig reagieren zu können. Weiter ist für den Bergfahrer zu berücksichtigen, daß die Verantwortung für das gefahrlose Einordnen eines abfahrenden Schiffes in erster Linie bei diesem selbst und nur in wesentlich geringerem Umfange bei dem durchgehenden Verkehr liegt. Das verdeutlicht die Vorschrift des § 6.14 RheinSchPolVO. Von einem abfahrenden Schiff ist deshalb - gerade bei Dunkelheit - zu verlangen, daß es besonders vorsichtig manövriert, vor allem auch die vorgeschriebenen Schallzeichen gibt. Darauf darf sich der durchgehende Verkehr verlassen. Danach wäre im Streitfall eine frühere Verringerung der Geschwindigkeit des Bergfahrers erst geboten gewesen, wenn er bereits durch Schallzeichen auf das bevorstehende Wendemanöver des MS "Admarant" aufmerksam gemacht worden wäre. Die Abgabe

derartiger Zeichen ist nach den Ausführungen des Berufungsgerichts aber nicht bewiesen. Nun rügt die Revision allerdings in diesem Zusammenhang eine Verletzung des § 398 ZPO; da das Schiffahrtsgericht auf Grund der Aussage der als Zeugin vernommenen Ehefrau des Beklagten es für bewiesen angesehen habe, daß MS "Admarant" zweimal Wendesignal gegeben habe, hätte das Berufungsgericht ohne eine erneute Vernehmung dieser Zeugin zu keinem anderen Ergebnis gelangen dürfen. Das ist nicht richtig. Daß das Berufungsgericht die persönliche Glaubwürdigkeit der Zeugin anders als das Rheinschiffahrtsgericht beurteilt hat, ist nicht ersichtlich. Zu der Feststellung, die Abgabe von Schallzeichen durch den Beklagten sei nicht bewiesen, ist das Berufungsgericht auf Grund der Angaben der Besatzung des MS "Mustang" gekommen. Auf deren Aussage war das Rheinschiffahrtsgericht in seinem Urteil aber überhaupt nicht weiter eingegangen.

III. Sonach erweist sich die Revision im vollen
Umfange als unbegründet.

Stimpel Dr. Bauer Dr. Kellermann Bundschuh Dr. Skibbe