

114

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 113/75

URTEIL

Verkündet am

14. November 1977

Kaufmann,

Justizobersekretärin

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

- 2 -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofes hat auf die mündliche Verhandlung vom 14. November 1977 durch den Vizepräsidenten des Bundesgerichtshofes Stimpel und die Richter Dr. Schulze, Dr. Bauer, Dr. Kellermann und Dr. Skibbe

für Recht erkannt:

Die Revision des Klägers und die Anschlußrevision der Beklagten gegen das Urteil des Rheinschiffahrts- obergerichts Köln vom 21. Februar 1975 werden zurückgewiesen.

Der Kläger hat 2/3, die Beklagten haben als Gesamtschuldner 1/3 der Kosten des Revisionsverfahrens zu tragen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Der Kläger hat MS "Gertrud" (67,08 m lang; 7,91 m breit; 710 t; 435 PS) gegen die Gefahren der Schifffahrt versichert. Das Fahrzeug lief am 18. November 1972 gegen 10 Uhr aus dem rechtsrheinisch gelegenen Köln-Mülheimer Hafen in den Rhein, wo es eine Probefahrt zu Tal machen wollte. Nach dem Passieren der Hafenausfahrt (Strom-km 691,50) geriet es auf dem Strom mit dem Steuerbordvorschiff gegen das Backbordvorschiff des rechtsrheinisch zu Berg kommenden TMS "Brunsbüttel" (95 m lang; 9,50 m breit; 1.889 t; 1.080 PS; beladen mit 1.700 t Heizöl). Durch den Zusammenstoß wurden beide Fahrzeuge beschädigt.

- 3 -

Der Kläger nimmt - aus abgetretenem und übergegangenem Recht - die Eignerin des TMS "Brunsbüttel" (Beklagte zu 1) und den Rudergänger dieses Schiffes zur Unfallzeit (Beklagter zu 2) in Höhe der Unfallschäden der Interessenten des MS "Gertrud" in Anspruch. Er hat vorgetragen, der Beklagte zu 2 habe die Kollision im wesentlichen dadurch verschuldet, daß er nach dem Passieren der Köln-Mülheimer Straßenbrücke (Strom-km 691,95) den Kurs des von ihm gesteuerten und die blaue Seitenflagge zeigenden Fahrzeugs nach Steuerbord in den nach linksrheinisch gerichteten Kurs des MS "Gertrud" hinein gerichtet habe. Dieses Schiff habe - weisungsgemäß - an der Steuerbordseite des Bergfahrers vorbeifahren wollen. Der Kläger hat beantragt, die Beklagten als Gesamtschuldner zur Zahlung von 64.658,53 DM nebst Zinsen zu verurteilen, wobei die Beklagte zu 1 dinglich mit TMS "Brunsbüttel" und im Rahmen des § 114 BinnSchG auch persönlich zu haften habe.

Demgegenüber hat nach dem Vorbringen der Beklagten der Schiffsführer des MS "Gertrud" die Kollision verschuldet. Ihm sei vor allem vorzuwerfen, daß er den Hafen in zu kurzer Entfernung vor dem Bergfahrer verlassen und sodann dessen Kurs geschnitten habe.

Die Beklagte zu 1 hat TMS "Brunsbüttel" in Kenntnis der Klageforderung zu neuen Reisen ausgesandt.

Das Rheinschiffahrtsgericht hat die Klage dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Das Rheinschiffahrtsobergericht hat sie dem Grunde nach zu einem Drittel für berechtigt angesehen und in Höhe von 43.105,69 DM nebst Zinsen (= zwei Drittel) abgewiesen. Die Revision



der Klägerin verfolgt den abgewiesenen Teil der Klage weiter. Die Anschlußrevision der Beklagten erstrebt die vollständige Abweisung der Klage.

Entscheidungsgründe:

Revision und Anschlußrevision können keinen Erfolg haben.

1. Nach den Feststellungen des Berufungsgerichts ist von folgendem Unfallverlauf auszugehen:

TMS "Brunsbüttel" kam rechtsrheinisch mit einer Geschwindigkeit von mindestens 7 km/st zu Berg und zeigte die blaue Seitenflagge. Das Fahrzeug befand sich mit dem Vorschiff in der Köln-Mülheimer Straßenbrücke (Strom-km 691,95), als MS "Gertrud" mit der Hälfte der Fahrzeuglänge an dem Kopf (Strom-km 691,40) einer den Köln-Mülheimer Hafen von dem Rhein abgrenzenden Mole zum Strom hin vorbei war. Dieser Kopf bildet das obere Ende der sich in Talrichtung öffnenden Hafenausfahrt. MS "Gertrud" hatte zuvor in Höhe einer den Hafen etwa 100 m oberhalb des Molenkopfes überquerenden Fußgängerbrücke Ausfahrtsignal (3 x lang, 1 x kurz) gegeben und sich sodann mit beigesetzter blauer Seitenflagge sowie mit einer Geschwindigkeit von 2 km/st der Mündungslinie genähert. Wegen dieser - geringen - Geschwindigkeit konnte es beim Passieren der Mündungslinie nicht in den Strom "hineinstecken", selbst wenn es den Molenkopf hart angehalten haben und "steil" herausgefahren sein sollte. Danach drückten die infolge

Hochwassers starke und zum rechten Ufer hin gehende Strömung sowie ein kräftiger Wind, der quer von links-nach rechtrheinisch wehte, den Kopf des MS "Gertrud" nach Steuerbord herum. Dadurch gelang es dem sich trotz allem in einer Backbordschräglage haltenden Fahrzeug nicht mehr, vor der Vorbeifahrt an dem Bergfahrer auf dessen Steuerbordseite zu kommen. Dieser hatte, als der Beklagte zu 2 die Gefahrenlage bemerkt hatte, Achtungssignal gegeben, sodann, nachdem der Schiffsführer auf Klingeln des Beklagten zu 2 aus seiner Wohnung in den Steuerstuhl gekommen war und das Ruder übernommen hatte, 20 bis 30 m nach Steuerbord gehalten und zurückgeschlagen. Etwa 80 bis 120 m aus der rechtsrheinischen Ufermauer und gegen 150 bis 200 m oberhalb der Köln-Mülheimer Straßenbrücke stießen die beiden Fahrzeuge - jedes in Schräglage - etwa rechtwinklig mit den Vorschiffen zusammen.

2. Nach diesen Feststellungen ist mit dem Berufungsgericht davon auszugehen, daß sowohl den Beklagten zu 2 als auch den Schiffsführer des MS "Gertrud" ein Verschulden an der Kollision trifft. Dem letzteren hat das Berufungsgericht vorgeworfen, eine unzulässige Hafenausfahrt vorgenommen zu haben (Verstoß gegen § 6.16 Nr. 1 RheinSchPolVO), dem Beklagten zu 2 hat es den Vorwurf gemacht, auf das unzulässige Manöver des MS "Gertrud" mit einem fehlerhaften Kursverhalten und ohne Zurückschlagen mit der Maschine reagiert zu haben (Verstoß gegen § 1.04 RheinSchPolVO). In beiden Punkten ist dem Berufungsgericht gegen die Angriffe der Revision und der Anschlußrevision zu folgen.

a) Verschulden der Führung des MS "Gertrud"

Nach § 6.16 Nr. 1 RheinSchPolVO darf ein Fahrzeug aus einem Hafen ausfahren, nachdem es sich vergewissert hat, daß das Manöver ausgeführt werden kann, ohne daß eine Gefahr entsteht oder ohne daß andere Fahrzeuge unvermittelt ihren Kurs oder ihre Geschwindigkeit ändern müssen. Der Ausfahrende kann daher von anderen Fahrzeugen verlangen, daß sie sein Manöver durch eine schlichte Änderung von Kurs oder Geschwindigkeit unterstützen; er muß allerdings seine Absicht, den Hafen zu verlassen, in diesen Fällen rechtzeitig durch Ausfahrtsignal ankündigen (§ 6.16 Nr. 2 und 3 RheinSchPolVO). Reagieren die anderen Fahrzeuge auf ein solches Signal nicht, so muß die Ausfahrt unterbleiben, es sei denn, sie könnte auch dann noch gefahrlos oder ohne die Notwendigkeit unvermittelter Ruder- oder Maschinenmanöver anderer Fahrzeuge durchgeführt werden.

Hier war es nun so, daß MS "Gertrud" im Verlaufe der Annäherung an die Mündungslinie Ausfahrtsignal gegeben, der Bergfahrer hierauf jedoch bis zum Erreichen der Linie durch MS "Gertrud" nicht reagiert hatte. Dann hätte dieses Schiff die Mündungslinie aber nur passieren dürfen, wenn dadurch keine Gefahrenlage entstehen konnte oder der Bergfahrer zu keiner unvermittelten Kurs- oder Geschwindigkeitsänderung gezwungen wurde. Selbst wenn man das letztere mit der Revision annimmt, so rief die Ausfahrt des MS "Gertrud" jedenfalls eine Gefahrenlage hervor. Nach den Feststellungen des Berufungsgerichts befand sich im linksrheinischen Revier ein Talfahrer, und zwar im Zeitpunkt der Ausfahrt des MS "Gertrud"

auf Höhe dieses Fahrzeugs. Deshalb war es zumindest unklar, ob die Weisung des Bergfahrrers, an seiner Steuerbordseite vorbeizufahren, MS "Gertrud" gegolten hat. Bezog dieses Fahrzeug die Weisung trotzdem auf sich und verließ es nunmehr den Hafen auf einem den Weg des Bergfahrrers kreuzenden Kurs, so schuf es damit eine Gefahrenlage, zumal seine Ausfahrtgeschwindigkeit nur gering und wegen der vorhandenen Wind- und Strömungsverhältnisse damit zu rechnen war, daß es den eingeschlagenen Kurs nicht halten konnte. Das alles war geeignet, bei dem Bergfahrrer Fehlreaktionen auszulösen und hätte daher die Führung des MS "Gertrud" veranlassen müssen, den Hafen erst nach der Vorbeifahrt des TMS "Brunsbüttel" zu verlassen. Es kann deshalb nicht zweifelhaft sein, daß ihr Verhalten gegen § 6.16 Nr. 1 RheinSchPolVO verstoßen hat (vgl. auch BGH, Urt. v. 20. 2. 75 - II ZR 152/73, LM Nr. 3 zu RheinschiffahrtspolizeiVO 1970 = VersR 1975, 515).

Dieser Verstoß war entgegen der Ansicht der Revision auch ursächlich für die Kollision. Das folgt schon daraus, daß die Gefahrenlage, die durch die unzulässige Ausfahrt des MS "Gertrud" aus dem Köln-Mülheimer Hafen entstanden ist, den Beklagten zu 2, wie noch näher auszuführen sein wird, zu Fehlreaktionen veranlaßt hat und diese die Kollision mit herbeigeführt haben.

Soweit die Anschlußrevision meint, der Führung des MS "Gertrud" sei außerdem vorzuwerfen, das Ausfahrtsignal verspätet gegeben und nach dem Passieren der Mündungslinie eine unzulässige Querfahrt durchgeführt sowie eine verbotene Kursänderung vorgenommen zu haben,

sind derartige Fehler nach dem festgestellten Unfallhergang nicht ersichtlich. Das gilt, soweit es das Ausfahrtsignal angeht auch dann, wenn das Berufungsgericht nicht berücksichtigt haben sollte, daß Schiffsführer Kohlhasse von MS "Gertrud" im Verklarungsverfahren ausgesagt hat, am Molenkopf verharret zu haben. Denn der Bekundung läßt sich nicht entnehmen, daß das Verweilen über einen längeren Zeitraum und nicht allgemeiner Erfahrung entsprechend nur solange erfolgt ist, bis sich Schiffsführer Kohlhasse einen Überblick über den Verkehr auf dem Strom verschafft hatte.

b) Verschulden des Beklagten zu 2 ("Brunsbüttel")

Nach Ansicht der Anschlußrevision wirft das Berufungsgericht dem Beklagten zu 2 zu Unrecht vor, daß er auf die unzulässige Ausfahrt des MS "Gertrud" nur mit einem Achtungssignal reagiert habe, anstatt sofort entsprechend der eigenen Kursweisung nach Backbord zu halten und die Maschine auf "zurück" zu stellen, um notfalls hinter MS "Gertrud" in den Hafen einbiegen zu können. Die Anschlußrevision vermag jedoch nicht aufzuzeigen, daß diese Vorwürfe unbegründet sind. Daß der Beklagte zu 2 mit der Maschine nicht zurückgeschlagen hat, als er das unzulässige Manöver des MS "Gertrud" erkannte, ergibt sich eindeutig sowohl aus seiner eigenen Aussage im Verklarungsverfahren als auch aus der seines Schiffsführers Hoffmann. Es ist deshalb nicht ersichtlich, aus welchen Gründen die entsprechende Feststellung des Berufungsgerichts verfahrensrechtlich fehlerhaft sein soll. Ebenso klar ist den Bekundungen des Beklagten zu 2 im Verklarungsverfahren

zu entnehmen, daß er anhand des Kurses von MS "Gertrud" und auf Grund der von diesem Schiff gezeigten blauen Seitenflagge bemerkt hatte, daß das Fahrzeug an der Steuerbordseite des Bergfahrs vorbeizufahren beabsichtigte. Wieso danach ein sofortiger Backbordkurs des TMS "Brunsbüttel" die Kollisionsgefahr hätte erhöhen müssen, ist nicht recht verständlich. Auch alle weiteren Rügen der Anschlußrevision gegen den Schuldvorwurf des Berufungsgerichts gehen an den Angaben des Beklagten zu 2 im Verklarungsverfahren vorbei.

Die Revision meint, das Berufungsgericht habe es rechtsfehlerhaft unterlassen, dem Beklagten zu 2 weiter vorzuwerfen, daß er das Ausfahrtsignal des MS "Gertrud" nicht gehört und deshalb das Ausfahrtmanöver dieses Fahrzeugs von diesem Zeitpunkt an nicht unterstützt habe. Richtig ist an dieser Rüge, daß sich das Berufungsgericht in dem angefochtenen Urteil mit diesem Punkt nicht ausdrücklich befaßt hat. Jedoch brauchte es das nicht, nachdem die Klägerin einen derartigen Vorwurf in den Vorinstanzen auch nicht ausdrücklich erhoben hatte. Letzteres wäre aber um so mehr erforderlich gewesen, als sich nach ihrem Vorbringen über den Standort des Bergfahrs beim Verlassen des Hafens durch MS "Gertrud" und bei Berücksichtigung der beiderseits eingehaltenen Geschwindigkeiten das TMS "Brunsbüttel" bei Abgabe des Ausfahrtsignals zumindest noch mehrere hundert Meter unterhalb der Köln-Mülheimer Straßenbrücke befunden haben muß, somit in einer Entfernung, auf die Schallzeichen bei den hier vorhandenen sonstigen ungünstigen Hörverhältnissen (zwei Brücken und eine Mole, die schallhemmend wirken konnten, sowie ein

kräftiger, in eine andere Richtung wehender Wind) auch von einem sorgfältigen Beobachter überhört werden können oder überhaupt nicht mehr wahrnehmbar sind.

3. Die Abwägung der Schwere des auf beiden Seiten obwaltenden Verschuldens (§ 92 c Abs. 1 BinnSchG) durch das Berufungsgericht, die im wesentlichen dem Gebiete tatsächlicher Würdigung zuzurechnen ist, läßt keinen Rechtsfehler erkennen. Insbesondere ist es nicht zu beanstanden, daß das Berufungsgericht das Verschulden des MS "Gertrud", das durch sein unzulässiges Manöver die zur Kollision führende Gefahrenlage geschaffen hat, doppelt so schwer bewertet hat, als die fehlerhafte Reaktion des TMS "Brunsbüttel" in dieser Lage.

Stempel Dr. Schulze Dr. Bauer Dr. Kellermann Dr. Skibbe