

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 116/69

URTEIL

Verkündet am

26. Oktober 1970

Heil,

Justizhauptsekretär

**als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle**

in dem Rechtsstreit

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

Beklagten, Revisionsklägers und
Anschlußrevisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

die V [REDACTED] F [REDACTED]-V [REDACTED]-AG, D [REDACTED],
B [REDACTED]straße [REDACTED], vertreten durch ihren Vorstand, die Herren
Heinz S [REDACTED], Vorsitzender, Hans K [REDACTED], Dr. Johannes
M [REDACTED], Gerhard R [REDACTED], Herbert Z [REDACTED], Dr. Werner F [REDACTED]
und Richard W [REDACTED],

Klägerin, Revisionsbeklagte und
Anschlußrevisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat
auf die mündliche Verhandlung vom 26. Oktober 1970
unter Mitwirkung der Bundesrichter Liesecke,
Dr. Schulze, Fleck, Stimpel und Dr. Bauer

für Recht erkannt:

Die Revision des Beklagten und die Anschluß-
revision der Klägerin gegen das Urteil des
Rheinschiffahrtsobergerichts Köln vom
11. Juli 1969 werden mit der Maßgabe zurück-
gewiesen, daß die Klägerin 1/4 und der
Beklagte 3/4 der Kosten des Berufungsverfah-
rens zu tragen haben.

Von den Kosten des Revisionsrechtszuges fallen
der Klägerin 1/4 und dem Beklagten 3/4 zur
Last.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Klägerin ist führender Versicherer des
TMS "Ernst Weber" (77 m lang; 8,2 m breit; 1.109 t;
500 PS). Der Beklagte ist Eigner des MS "St. Michael"
(80 m lang; 9,2 m breit; 1.290 t; 800 PS). Er hat die-
ses Schiff am 21. November 1966 auch verantwortlich
geführt.

An dem genannten Tag fuhr MS "St. Michael", beladen mit 1.230 t Feinkohle, gegen 14 Uhr aus der Ruhr in den Rhein zu einer Talreise. Etwa zur gleichen Zeit verließ TMS "Ernst Weber" mit einer Ladung von 1.099 t Heizöl den unmittelbar unterhalb der Ruhrmündung in den Rhein führenden Duisburg-Ruhrorter Hafenkanal zu einer Bergfahrt. Zwischen beiden Schiffen kam es auf dem Rhein in Höhe von km 780,3 zu einem Zusammenstoß, wobei MS "St. Michael" mit dem Steven gegen die Backbordseite (Raum 3) des TMS "Ernst Weber" geriet. Beide Schiffe wurden erheblich beschädigt.

Die Klägerin verlangt - aus übergegangenem und abgetretenem Recht - von dem Beklagten Ersatz des Unfallschadens des Eigners von TMS "Ernst Weber". Die Höhe des Schadens beziffert sie auf 49.622,27 DM. Sie behauptet, TMS "Ernst Weber" sei bereits auf dem Rhein mit Steuerbordkurs zu Berg gefahren, als MS "St. Michael" die Ruhr verlassen habe. Dieses Schiff habe bei der Ausfahrt die blaue Seitenflagge gezeigt, den Kurs auf das Homberger Ufer gerichtet und auf diese Weise von TMS "Ernst Weber" eine Steuerbordbegegnung erzwingen wollen.

Der Beklagte hat Klagabweisung beantragt. Nach seinem Vorbringen hat TMS "Ernst Weber" den Hafenkanal verlassen, ohne hierbei Rücksicht auf das bereits auf dem Rhein befindliche, mit Schrägkurs zum linken Ufer fahrende MS "St. Michael" zu nehmen. Nach seinen weiteren Darlegungen hat sich TMS "Ernst Weber" nach der Ausfahrt aus dem Hafenkanal nicht, wie es nautisch geboten gewesen sei, rechtsrheinisch gehalten, sondern eine unzulässige Querfahrt zum Homberger Ufer ausgeführt.



16

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

Das Rheinschiffahrtsgericht hat den Klageanspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Das Rheinschiffahrtsobergericht hat diesen Anspruch - unter Abweisung der Klage im übrigen - dem Grunde nach zu 3/4 als berechtigt angesehen. Mit der Revision verfolgt der Beklagte den Antrag auf Abweisung der Klage in vollem Umfange weiter. Die Klägerin erstrebt im Wege der Anschlußrevision die Wiederherstellung des erstinstanzlichen Urteils.

Entscheidungsgründe:

Nach der Auffassung des Berufungsgerichts haben die Führungen beider Schiffe den Zusammenstoß schuldhaft verursacht, wobei das Verschulden der Führung des TMS "Ernst Weber" mit 1/4, das der Führung des MS "St. Michael" mit 3/4 zu bewerten sei. Hiergegen wenden sich die Revision und die Anschlußrevision im Ergebnis jedenfalls ohne Erfolg.

I. 1. Das Berufungsgericht hat zum Unfallhergang festgestellt:

TMS "Ernst Weber" habe im stillen Wasser des Hafenkanales über Backbord gedreht, bis es nahezu gestreckt zur Stromrichtung des Rheines gelegen habe. Das Schiff sei sodann mit leichtem Steuerbordkurs zu Berg gefahren. Hierbei habe es einen Seitenabstand

von etwa 40 bis 50 m zu dem zwischen der Kanalausfahrt und der Ruhrmündung (etwa von Rhein-km 780 bis 780,3) gelegenen Molenkopf (bei km 780,3) gewonnen. In dessen Höhe habe das Schiff eine Überquerung des Stromes mit Richtung zum linken (Homberger) Ufer eingeleitet. Zu diesem Zeitpunkt habe sich MS "St. Michael" noch etwa 50 bis 100 m vom Rhein entfernt befunden. Dieses Schiff habe mindestens einmal Ausfahrtsignal (3 x lang, 1 x kurz) gegeben und spätestens beim Verlassen der Ruhr die blaue Seitenflagge gezeigt. Es sei mit 3/4 der verfügbaren Maschinenkraft gefahren, sein Kurs sei in die linke Fahrwasserhälfte des Rheines gerichtet gewesen. Das Schiff habe auf dem Strom mit dem Typhon ein Backbordkurszeichen gegeben. TMS "Ernst Weber" habe mit einem Steuerbordkurszeichen erwidert. Beide Schiffe hätten durch Zurückschlagen, MS "St. Michael" außerdem durch Ankersetzen versucht, den Zusammenstoß zu vermeiden. Dies sei nicht gelungen.

2. Die Revision greift diese Feststellungen mit zahlreichen Verfahrensrügen an. Sie vermag jedoch keinen entscheidungserheblichen Fehler des Berufungsgerichts aufzuzeigen. Einer Begründung bedarf es insoweit nach Art. I Nr. 4 des Gesetzes zur Entlastung des Bundesgerichtshofes in Zivilsachen vom 15. August 1969 nicht.

II. 1. Das Berufungsgericht meint, die Ausfahrt des TMS "Ernst Weber" aus dem Hafenkanal sei zulässig gewesen. Dem ist zuzustimmen. Das Schiff durfte den Hafenkanal verlassen, weil nach der vom Berufungsgericht festgestellten Lage im Revier kein anderes Fahrzeug

durch die Ausfahrt gezwungen war, unvermittelt die Geschwindigkeit zu vermindern oder den Kurs zu ändern (§ 50 Nr. 3 Satz 1 RheinSchPVO (1954)).

2. Das Berufungsgericht ist weiter der Auffassung, TMS "Ernst Weber" habe die - zulässige - Ausfahrt nautisch einwandfrei vollzogen. Dieser Auffassung ist ebenfalls beizupflichten. Wie der Senat bereits mehrfach ausgeführt hat, muß ein Fahrzeug, das im Anschluß an die Ausfahrt aus dem Hafenkanal zu Berg fahren will, den Hafenkanal so verlassen, daß es in gestreckter Lage in ausreichender Entfernung von dem Molenkopf auf den Rhein kommt, um rechtzeitig den Überblick nach Oberstrom zu erlangen (BGH VersR 1965, 513, 514; 1146, 1147; vgl. auch BGH VersR 1966, 682, 683). Diese Regel hat TMS "Ernst Weber" beachtet. Die gegenteiligen Darlegungen der Revision berücksichtigen einmal nicht die Feststellung des Berufungsgerichts, TMS "Ernst Weber" habe beim Verlassen des Hafenkanales nahezu gestreckt gelegen, das Schiff sei sodann mit leichtem Steuerbordkurs zu Berg gefahren und habe hierbei einen Seitenabstand von etwa 40 bis 50 m zu dem Molenkopf gewonnen. Sie lassen zum anderen außer Betracht, daß ein Überqueren des Stromes, das, wie vorliegend, erst nach Verlassen des Hafenkanales und anschließendem Übergang zur Bergfahrt erfolgt ist, ein neues, selbständig zu beurteilendes Manöver darstellt, das im allgemeinen nichts darüber besagt, ob die vorangegangene Fahrweise nautisch fehlerhaft oder einwandfrei war.

3. Nach den weiteren Ausführungen des Berufungsgerichts verstieß TMS "Ernst Weber" durch das Über-

queren des Stromes nicht gegen §§ 4, 38 und 49 RheinSchPVO (1954). Das Berufungsgericht wirft der Führung des Schiffes aber vor, dieses Manöver nicht rechtzeitig durch ein Steuerbordkurszeichen angekündigt zu haben.

Im Ergebnis ist dem Berufungsgericht dahin beizutreten, daß das Überqueren des Stromes durch TMS "Ernst Weber" zulässig war, die Führung des Schiffes aber insoweit nautisch fehlerhaft gehandelt hat, als sie das Schallzeichen 1 x kurz nicht bereits vor der Ausfahrt des MS "St. Michael" aus der Ruhr gegeben hat.

a) Nach § 50 Nr. 3 Satz 1 RheinSchPVO (1954) ist die durchgehende Schifffahrt gehalten, die Ausfahrt eines Schiffes aus einem Hafen, einer Fluß- oder Kanal-mündung durch zumutbare, d. h. ihre Fahrt nicht wesentlich hindernde Manöver (BGH VersR 1970, 34; Kahlitz, Das Recht der Binnenschifffahrt Bd. II Anm. 4 zu § 47 und zu § 50 RheinSchPVO), zu unterstützen. Die Bergfahrt ist außerdem nach § 38 Nr. 1 RheinSchPVO (1954) verpflichtet, dem Ausfahrenden eine Kursweisung zu geben und ihm einen geeigneten Begegnungsweg freizulassen, sofern nach den Umständen (Kurszeichen nach § 50 Nr. 2 RheinSchPVO (1954), tatsächlicher Kurs oder Geschwindigkeit des Ausfahrenden) damit zu rechnen ist, daß es zwischen dem Ausfahrenden und der Bergfahrt zu einer Begegnung auf dem Strom kommen wird (BGH VersR 1969, 846, 847).

Gegen diese Pflichten hat TMS "Ernst Weber" nicht verstoßen. Das Schiff war von dem Zeitpunkt an, von welchem es den Hafenkanal verlassen hatte und auf dem Rhein mit leichtem Steuerbordkurs zu Berg fuhr,

16

Bergfahrer. Es hatte die blaue Seitenflagge nicht beigesezt. Es wies damit der Talfahrt den Weg für eine Backbordbegegnung (§ 38 Nr. 2 RheinSchPVO (1954)). Die Kursweisung galt auch für MS "St. Michael", dessen erhebliche Geschwindigkeit erkennen ließ, daß es die Ruhr vor der Vorbeifahrt des TMS "Ernst Weber" verlassen wollte, und das durch das Schallzeichen 3 x lang, 1 x kurz angekündigt hatte, es werde den Kurs nach der Ausfahrt nach Steuerbord, mithin zu Tal richten (§ 50 Nr. 2 RheinSchPVO (1954)) und nicht, wie es stattdessen geschah, den Strom überqueren. Bei Befolgung der Kursweisung des Bergfahrers konnte nach den rechtsfehlerfreien Erwägungen des Berufungsgerichts MS "St. Michael" ohne Gefahr die Ruhr verlassen und an der Backbordseite des Bergfahrers vorbeifahren. Die gegenteiligen Darlegungen der Revision übersehen, daß zwischen dem Molenkopf und der Backbordseite des Bergfahrers bereits eine Durchfahrtbreite von etwa 40 bis 50 m vorhanden war, als das - nach den Angaben seines Schiffsführers überdies am linken (oberen) Ufer der Ruhr ausfahrende - MS "St. Michael" noch etwa 50 bis 100 m vom Rhein entfernt war.

b) TMS "Ernst Weber" hat das Kursweisungsrecht nach § 38 Nr. 1 Satz 1 RheinSchPVO (1954) nicht dadurch verloren, daß es den Strom überqueren wollte und dieses Manöver teilweise (bis zum Zusammenstoß) ausgeführt hat.

Sind, wie hier auf dem Rhein, keine bestimmten Begegnungskurse vorgeschrieben, stehen demnach Backbord- und Steuerbordbegegnung gleichberechtigt nebeneinander, so liegt es auf der Hand, daß es leicht zu Mißverständnissen über den Begegnungskurs kommen kann, wenn nicht

einem der Begegnenden die Befugnis eingeräumt wird, den Begegnungskurs verbindlich festzulegen. Um derartige Mißverständnisse zu vermeiden, wurde bei der Neufassung der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung im Jahre 1954 durch die Vorschrift des § 38 Nr. 1 Satz 1 das Kursweisungsrecht des Bergfahrrers eingeführt (vgl. auch Wassermeyer, Der Kollisionsprozeß, 3. Aufl. S. 183).

Die genannte Vorschrift könnte aber ihren Zweck, nämlich Klarheit über den Begegnungskurs zu schaffen, nur unvollständig erreichen, wenn das Kursweisungsrecht des Bergfahrrers während eines Uferwechsels deshalb - vorübergehend - entfielen, weil er bei diesem Manöver den Strom ganz oder teilweise überqueren muß, einem Querrahrrer das Kursweisungsrecht des Bergfahrrers aber nicht zusteht (BGH VersR 1960, 535, 536). Insbesondere würde ein derartiger Wegfall des Kursweisungsrechts des Bergfahrrers bei denjenigen Talrahrrern zu erheblichen Unsicherheiten über den Begegnungskurs führen, deren Kurse der Bergfahrrer während des Übergangs schneidet oder die sich in dem Teil des Stromes befinden, den der Bergfahrrer anhält. Im Interesse der Sicherheit des durchgehenden Verkehrs hat deshalb der Senat mehrfach ausgesprochen, daß der Bergfahrrer, der in Schräghahrt einen Uferwechsel vornimmt, das Kursweisungsrecht nach § 38 Nr. 1 Satz 1 RheinSchPVO (1954) behält (BGH VersR 1965, 354; 1969, 321, 322).

Dieser Grundsatz ist auch im Streitfall anzuwenden. Daran ändert entgegen den Ausführungen der Revision nichts der Umstand, daß TMS "Ernst Weber" den

Strom nicht in "normaler" Schrägfahrt überquert, sondern den Übergang - nach dem insoweit übereinstimmenden Vorbringen der Parteien im Berufungsrechtszug - im "spitzen Winkel", mithin in harter Schrägfahrt, vollzogen hat. Will man nämlich dem Zweck der Vorschrift des § 38 Nr. 1 Satz 1 RheinSchPVO (1954) gerecht werden, so kann es für das Kursweisungsrecht des Bergfahrs keinen Unterschied machen, in welchem Winkel zur Längsachse des Stromes er eine Schrägfahrt ausführt. Bei der bekannten Schwierigkeit, den Winkel zwischen der Längsachse eines im Übergang befindlichen Schiffes und der Längsachse des Stromes einigermaßen genau zu schätzen, würde jede Abhängigkeit des Kursweisungsrechts des Bergfahrs von diesem Winkel zu erheblichen Unklarheiten über den von der Talfahrt einzuschlagenden Kurs führen. Im Interesse klarer Weisungsbefugnisse des Bergfahrs ist es deshalb geboten, dem Bergfahrs das Kursweisungsrecht unabhängig davon zu belassen, in welchem Winkel zur Längsachse des Stromes er eine Schrägfahrt ausführt. Das allein entspricht auch den Gepflogenheiten der Praxis (Wassermeyer S. 240, 241).

Der Revision ist zuzugeben, daß es für einen Talfahrs insbesondere in den Fällen, in denen ein Fahrzeug in Bergsohräglage vor ihm auftaucht, schwierig sein kann zu erkennen, ob er einen - weisungsberechtigten - Bergfahrs oder einen - nicht weisungsberechtigten - Quersfahrs vor sich hat. Diese Schwierigkeit kann jedoch nicht dazu führen, allgemein oder jedenfalls für derartige Fälle von der Regel abzugehen, daß der einen Uferwechsel vornehmende Bergfahrs das Kursweisungsrecht unabhängig davon behält, in welchem Winkel

er die Schrägfahrt ausführt. Vielmehr ist es in einer solchen Lage Sache der beteiligten Schiffsführer, durch erhöhte Aufmerksamkeit, durch besonders vorsichtiges Navigieren und, sofern erforderlich, durch Achtungs- und Kurszeichen die schwierige Situation zu meistern.

Daß es schließlich für das Bestehen des Kursweisungsrechts eines einen Uferwechsel vornehmenden Bergfahrs ohne Bedeutung ist, ob er während dieses Manövers deutlich, kaum oder, wie im Streitfall, nicht an Höhe gewinnt, zeigt bereits die Erwägung, daß die Lage im Revier einen Bergfahrer nötigen kann, den Übergang ohne gleichzeitiges Vorankommen durchzuführen, oder daß die Strömungsverhältnisse ein Vorankommen während dieses Manövers nicht zulassen. Bei der nunmehr erfolgten Neufassung der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung wurde klargestellt, daß Fahrzeuge, die sich Bug zu Berg mit im Vorwärtsgang laufender Maschine z u T a l bewegen, nicht als treibende Fahrzeuge, sondern als Bergfahrer gelten (§ 6.19 Nr. 3 RheinSchPVO (1970)). Auch dies verdeutlicht, daß bei der Beurteilung der Frage, ob einem Bergfahrer das Kursweisungsrecht zusteht, nicht auf sein Vorankommen im Strom abzustellen ist.

Verblieb aber das Kursweisungsrecht nach § 38 Nr. 1 Satz 1 RheinSchPVO (1954) bei TMS "Ernst Weber" auch während des Übergangs in die linke Fahrwasserhälfte, so ist dieses Manöver schon deshalb nicht zu beanstanden, weil es im Rahmen der Kursweisung dieses Schiffes lag, überdies hierdurch der Raum für die MS "St. Michael" gewiesene Backbordbegegnung weiter vergrößert wurde.

16

c) Das Berufungsgericht hat das Überqueren des Stromes durch TMS "Ernst Weber" an Hand der Vorschrift des § 49 Nr. 1 RheinSchPVO (1954) geprüft und hierbei auch den Fall im Auge gehabt, daß TMS "Ernst Weber" den Übergang nicht in einem "spitzen, sondern in einem rechten Winkel" gemacht hat. Dabei bezeichnet das Berufungsgericht mit den Worten "in einem rechten Winkel" ersichtlich eine Lage, bei der der Kopf des Schiffes während des Übergangs - im Gegensatz zur Schrägfahrt - nicht mehr gegen die Strömung gerichtet war. Auf diesen Punkt einzugehen ist aber nicht erforderlich, weil nach dem übereinstimmenden schriftsätzlichen Vorbringen der Parteien im Berufungsrechtszug der Uferwechsel durch den Bergfahrer in einem "spitzen" (mithin nicht in einem "rechten") Winkel zur Längsachse des Stromes erfolgt ist und sich weder der Niederschrift über die Berufungsverhandlung noch dem angefochtenen Urteil entnehmen läßt, daß eine der Parteien ihr schriftsätzliches Vorbringen in der Berufungsverhandlung geändert hat.

d) Hält ein Talfahrer einen Kurs ein, der der Kursweisung des Bergfahrers zuwiderläuft, so steht zu befürchten, daß die Kursweisung von dem Talfahrer entweder nicht bemerkt oder nicht verstanden worden ist (BGH VersR 1962, 320, 321). In einem solchen Falle ist der Bergfahrer nach § 38 Nr. 4 RheinSchPVO (1954) gehalten, zusätzlich bestimmte Schallzeichen zu geben. Gegen diese Pflicht hat TMS "Ernst Weber" verstoßen.

Die Kursweisung des TMS "Ernst Weber" nach § 38 Nr. 2 RheinSchPVO (1954) galt, wie oben unter a) ausgeführt wurde, auch MS "St. Michael". Dieses Schiff

hielt jedoch bei seiner - überdies mit erheblicher Geschwindigkeit erfolgenden - Annäherung an die Mündungslinie der Ruhr einen Kurs ein, der in die linke Hälfte des Fahrwassers gerichtet war und damit der Kursweisung des Bergfahrs widersprach. Das ließ aber befürchten, daß MS "St. Michael" die Kursweisung des Bergfahrs nicht bemerkt oder nicht verstanden hatte. TMS "Ernst Weber" hätte demnach bereits vor der Ausfahrt des MS "St. Michael" aus der Ruhr das nach § 38 Nr. 4 RheinSchPVO (1954) zusätzlich vorgesehene Schallzeichen geben und damit den Ausfahrer zu einem Zeitpunkt auf die Kursweisung nach § 38 Nr. 2 RheinSchPVO (1954) aufmerksam machen müssen, als er die Weisung noch ohne weiteres hätte befolgen können. Daß dies unterblieb, ist der Führung des TMS "Ernst Weber" vorzuwerfen.

Aus dieser Sicht gehen alle Angriffe der Anschlußrevision ins Leere.

III. MS "St. Michael" hat mit erheblicher Geschwindigkeit die Ruhr verlassen. Das Schiff hat dabei einen Kurs eingehalten, der seiner eigenen Kursankündigung widersprach und die Kursweisung des TMS "Ernst Weber" mißachtete. Trotz des von dem Bergfahrer bereits eingeleiteten Uferwechsels hat MS "St. Michael" versucht, ebenfalls in die linke Fahrwasserhälfte überzuwechseln und dort an der Steuerbordseite des TMS "Ernst Weber" vorbeizufahren. Spätestens bei der Ausfahrt aus der Ruhr hat MS "St. Michael" die blaue Flagge gesetzt, obwohl es hierzu nach der Kursweisung des Bergfahrs nicht befugt war. Damit hat die Führung des MS "St. Michael", wie das Berufungsgericht zutreffend

ausgeführt hat, in grober Weise gegen § 39 Nr. 1, § 49 Nr. 1 und § 50 Nr. 3 Satz 1 RheinSchPVO (1954) verstoßen.

IV. Die im Streitfall nach § 92 BSchG, § 736 Abs. 1 HGB und § 254 BGB vorzunehmende Schadensteilung steht im pflichtmäßigen Ermessen des Tatrichters. Dafür, daß dieser die Grenzen seines Ermessens überschritten hat oder wesentliche Gesichtspunkte außer acht gelassen hätte, bestehen entgegen dem Vorbringen der Revision keine Anhaltspunkte.

V. Das Berufungsgericht hat die Entscheidung über die Kosten des Berufungsverfahrens dem Rheinschiff-fahrtsgericht überlassen, das noch über den Betrag des Klageanspruchs zu befinden hat. Das war unzulässig (BGHZ 20, 397; vgl. auch BGH VersR 1970, 638). Die Entscheidung war daher nachzuholen.

Liesecke Dr.Schulze Fleck Stimpel Dr.Bauer