

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 133/71

URTEIL

Verkündet am
9. Juli 1973
Kaufmann,
Justizangestellte
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

1. der H[REDACTED] Aktiengesellschaft, D[REDACTED], vertreten durch die Vorstandsmitglieder Theodore K[REDACTED] und Dr. Gerhard R[REDACTED]
2. des Schiffsführers A. R[REDACTED], zu laden zu Händen der Beklagten zu 1,

Beklagten und Revisionskläger,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

die offene Handelsgesellschaft B[REDACTED], W[REDACTED] und J[REDACTED]
Gebr. van B[REDACTED], R[REDACTED]/Holland, vertreten durch die
Gesellschafter Dr. F.A.C. W[REDACTED] und Dr. A.W. K[REDACTED],

Klägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 9. Juli 1973 durch den Vorsitzenden Richter Stimpel und die Richter Liesecke, Dr. Schulze, Dr. Bauer und Dr. Tidow

für Recht erkannt:

Die Revision gegen das Urteil des Rheinschiffahrtsobergerichts Köln vom 8. Oktober 1971 wird auf Kosten der Beklagten zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand

Am 8. Dezember 1967 gegen 7.30 Uhr wollte MS "Harpen 105" (80 m lang; 9,50 m breit; 1249 t; 2 x 715 PS; leer) mit den aneinander gemeerten Kähnen "Harpen 84" (80 m lang; 9,50 m breit; 1343 t; leer) und "Harpen 92" (80 m lang; 9,50 m breit; 1411 t; leer) im Anhang bei Rheinstromkilometer 459,5, wo der Schleppzug in der Nähe des linken Ufers übernachtet hatte, über Backbord zu Tal wenden. Während dieses Manövers geriet das zu Berg kommende TMS "Impala" (85,20 m lang; 9,50 m breit; 1513,9 t; 975 PS; beladen mit 907 t Heizöl) mit dem Kopf zwischen die beiden Anhänge, wodurch es erheblich beschädigt wurde. Außerdem stieß MS "Harpen 105", das an der Backbordseite des TMS "Impala" knapp vorbeigekommen war und danach erneut nach Backbord drehte, mit der Steuerbordseite gegen den Kopf des ebenfalls zu Berg fahrenden TMS "Impala".

Die Klägerin ist Versicherer der beiden Tankmotorschiffe. Sie beziffert die dem Eigner dieser beiden Fahrzeuge entstandenen Schäden auf 87.210,98 hfl. In Höhe dieses Betrages nimmt sie – aus abgetretenem oder übergegangenem Recht – die Beklagte zu 1 als Eignerin des MS "Harpen 105" und den Beklagten zu 2, der den Schleppzug am Unfalltag verantwortlich geführt hat, als Gesamtschuldner in Anspruch, die Beklagte zu 1 allerdings nur dinglich mit MS "Harpen 105" und persönlich im Rahmen des § 114 BinnSchG haftend. Sie wirft dem Beklagten zu 2 vor, mit MS "Harpen 105" plötzlich und ohne Abgabe eines Schallzeichens nach Backbord herumgefallen zu sein, als der Längsabstand zwischen TMS "Impala" und den beiden Anhängen des Schleppzuges nur noch 50 bis 75 m betragen habe. Ferner habe der Beklagte zu 2 insoweit nautisch falsch gehandelt, als er mit MS "Harpen 105", nachdem die Vorbeifahrt an TMS "Impala" gerade noch gut gegangen war, weiter nach Backbord in den Raum zwischen diesem Fahrzeug und dem ihm in Kiellinie nachkommenden TMS "Mathijs van Korten Hof" gedreht habe.

Demgegenüber behaupten die Beklagten, zu der Kollision sei es lediglich deshalb gekommen, weil die beiden Tankmotorschiffe das ordnungsgemäß angekündigte und durchgeführte Wendemanöver des Schleppzuges pflichtwidrig nicht unterstützt hätten, sondern mit unverminderter Geschwindigkeit etwa Strommitte zunächst weiter zu Berg gefahren seien.

Die Beklagte zu 1 hat MS "Harpen 105" in Kenntnis der Klageforderung zu neuen Reisen ausgesandt.



Das Rheinschifffahrtsgericht und das Rheinschiffahrtsobergericht haben den Klageanspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Mit der Revision, deren Zurückweisung die Klägerin beantragt, verfolgen die Beklagten ihren Klagabweisungsantrag weiter.

Entscheidungsgründe

I. Verschulden der Führung des "Harpen"-Schleppzuges

1. Findet, wie hier, das Wenden zu Tal weder auf einer Reede noch bei der Abfahrt von einem der üblichen Lade- oder Löschplätze statt, so ist dieses Manöver nur erlaubt, wenn es ausgeführt werden kann, ohne daß andere Fahrzeuge gezwungen sind, unvermittelt ihre Geschwindigkeit zu vermindern oder ihren Kurs zu ändern (§ 47 Nr. 1 S. 1 und Nr. 2 RheinSchPolVO 1954). Dabei kommt es, wie das Berufungsgericht zutreffend angenommen hat, für die Zulässigkeit des - erforderlichenfalls durch Schallzeichen nach § 46 Nr. 2 RheinSchPolVO 1954 anzukündigenden - Manövers auf die Verkehrslage bei Wendebeginn an und nicht, wie die Revision meint, auf die Lage, die zur Zeit eines zeitlich früher abgegebenen Wendesignals bestanden hat (BGH VersR 1967, 36, Urt. v. 17. Okt. 1966 - II ZR 162/64). Denn die Verkehrslage kann sich zwischen der Abgabe eines das Wenden ankündigenden Schallzeichens und dem tatsächlichen Wendebeginn, insbesondere wenn dazwischen ein nicht unbeträchtlicher Zeitraum liegt, nicht unwesentlich ändern, weshalb von dem Wendenden zu verlangen ist, daß er sich unmittelbar vor der Durchführung des Manövers nochmals sorgfältig überzeugt, daß der übrige Verkehr ein gefahrloses Wenden zuläßt (Wassermeyer, Der Kollisionsprozeß in

der Binnenschifffahrt, 4. Aufl. S. 218 und 222). Die Revision kann die von ihr vertretene Ansicht auch nicht auf das Urteil des Senats vom 12. März 1962 - II ZR 169/60 (LM Nr. 12 zu RheinschifffahrtspolizeivO v. 24.12.1954) stützen, da sich diese Entscheidung nicht mit der hier erörterten Frage befaßt. In der Entscheidung wird lediglich ausgeführt, daß sich der Wendende zu entlasten, d. h. den Beweis zu führen hat, daß das Manöver in genügender Entfernung von der Berg- oder Talfahrt angekündigt oder begonnen worden ist.

Danach bedarf es keiner Erörterung der - von einem früheren Zeitpunkt als dem Wendebeginn ausgehenden - Berechnungen der Revision, mit denen sie die Zulässigkeit des Wendemanövers des "Harpen"-Schleppzuges darzutun sucht.

2. Aus § 47 Nr. 1 S. 1 RheinSchPolVO 1954, wonach der Wendende von den anderen Fahrzeugen keine unvermittelte Geschwindigkeitsverminderung oder Kursänderung verlangen kann, folgt jedoch keine uneingeschränkte Bevorrechtigung des durchgehenden Verkehrs vor einem zu Tal wendenden Schiff oder Schleppzug. Vielmehr muß die durchgehende Schifffahrt geringfügige Fahrtbeeinträchtigungen durch das Wendemanöver hinnehmen (BGH a.a.O.) oder, anders ausgedrückt, das Manöver, sofern notwendig, durch geringfügige Geschwindigkeits- oder Kursänderungen unterstützen. Diese Pflicht ist bei der Prüfung der Zulässigkeit von Wendemanövern zu Tal zu berücksichtigen, da grundsätzlich jeder Schiffer - jedenfalls bis zum Vorliegen gegenteiliger Anhaltspunkte - darauf vertrauen kann, daß die anderen Fahrzeuge sich ordnungsgemäß verhalten, vor allem die ihnen besonders auferlegten Pflichten

beachten. Das hat das Berufungsgericht nicht übersehen, wie sich dem Zusammenhang seiner Ausführungen zur Frage der Zulässigkeit des Wendemanövers des Schleppzuges und einem etwaigen Mitverschulden der Führung des TMS "Impala" entnehmen läßt.

3. Das Berufungsgericht hält das Wendemanöver des "Harpen"-Schleppzuges für unzulässig, weil dieses selbst dann zu einer Kollision mit TMS "Impala" habe führen müssen, wenn der Bergfahrer sofort bei Wendebeginn zurückgeschlagen hätte; allenfalls hätte eine "extreme" Kursänderung des TMS "Impala" nach Steuerbord den Zusammenstoß mit den Anhängen des Schleppzuges verhindern können. Zu dieser Ansicht ist das - sachverständig beratene - Berufungsgericht auf Grund folgender Feststellungen gelangt:

Der Kurs des TMS "Impala" sei so angelegt gewesen, daß er ohne das Wendemanöver des Schleppzuges in einem Seitenabstand von etwa 50 m an den rund 30 m aus dem linken Ufer gelegenen und zusammen gegen 20 m breiten Kähnen vorbeigeführt hätte. Diese hätten zusammen mit MS "Harpen 105" zum Wenden höchstens 100 Sekunden benötigt. Da die beiden Anhänge bei der Kollision mit TMS "Impala" höchstens zu $\frac{2}{3}$ bis $\frac{3}{4}$, wenn nicht sogar erst zur Hälfte, herum gewesen seien, müsse der Zusammenstoß rund 80, höchstens 90 Sekunden nach Wendebeginn erfolgt sein. Während dieser Zeitspanne habe TMS "Impala", das mit einer Geschwindigkeit von 3,4 m/sec (= 12,2 km/st) zu Berg gekommen sei, etwa 270 m bis höchstens 300 m zurücklegen können. Mit Rücksicht darauf, daß der Bergfahrer vor der Kollision zurückgeschlagen habe, sei sein Längsabstand zu den beiden Kähnen bei Wendebeginn des

Schleppzuges allerdings "nicht unerheblich geringer als 270 bis 300 m gewesen". Diese Strecke hätte aber nicht einmal ausgereicht, um TMS "Impala" vor dem - gut 100 m aus dem linken Ufer gelegenen - Kollisionsort ständig zu machen. Denn der Bergfahrer habe zum Umsteuern der Maschine etwa 10 Sekunden (= 34 m Fahrstrecke) und danach nochmals 223 m bis zum Ständigwerden gebraucht; außerdem sei der Abstand zwischen ihm und den Anhängen auch dadurch verkürzt worden, daß diese auf ihn zuge- trieben seien, weil sie wegen der beim Drehen eingenom- menen Schräg- und Querlage nicht gegen die Strömung hätten gehalten werden können. Auch habe bei Wendebeginn des Schleppzuges nicht festgestanden, ob die beiden Kähne alsbald das Fahrwasser am linken Ufer freigeben würden. Selbst für den Augenblick der Kollision sei es fraglich, ob hinter den Kähnen ausreichend Raum für eine Passage des TMS "Impala", das bei einer harten Kursänderung nach Steuerbord in eine Schräglage habe kommen müssen, vorhanden gewesen sei.

4. Diese Feststellungen, nach denen kein Zweifel bestehen kann, daß das Wendemanöver des "Harpen"- Schleppzuges vor dem herankommenden TMS "Impala" un- zulässig war, halten allen verfahrensrechtlichen An- griffen der Revision stand.

a) Der Sachverständige Schüle hat sich in seinem schriftlichen Gutachten vom 14. Februar 1971 nicht nur mit der Drehgeschwindigkeit des MS "Harpen 105", son- dern auch ausdrücklich mit der Frage befaßt, welche Zeitspanne der "ganze Schleppzug" zum Wenden benötigt habe. Hierzu hat er zunächst ausgeführt, es sei etwas kritisch, aus den ihm zur Verfügung stehenden Meßdaten

über die Drehzeiten einzelner Motorgüterschiffe auf die Drehgeschwindigkeit des "Harpen"-Schleppzuges zu schließen; das Risiko werde jedoch geringer, wenn unter Heranziehung der verschiedenen Aussagen in einer Stromkarte die Wendephasen geometrisch reproduziert würden; das habe er in der Anlage 2 seines Gutachtens versucht und dabei ein ähnliches, jedoch maßstabgetreues, Bild erhalten, wie es das Polizei-Vernehmungsprotokoll (gemeint ist die Skizze Bl. 31 der Strafakten des Amtsgerichts Mainz, Akt.Z.: 19 Cs (P) 268/68) ausweise.

Mit Rücksicht auf diese Ausführungen liegt es im Rahmen des § 286 ZPO, wenn das Berufungsgericht aus dem Gesamthalt des Gutachtens, insbesondere auf Grund der räumlichen und zeitlichen Darstellung des Wendevorgangs in dessen Anlage 2, zu der Feststellung gelangt ist, daß die Wendezeit für den "Harpen"-Schleppzug höchstens 100 Sekunden betragen habe, zumal in dieser Anlage auch der vermutliche Weg der beiden Anhänge während des Drehens eingezeichnet ist. Auch konnte diese Feststellung mit Rücksicht auf die oben wiedergegebenen Ausführungen des Sachverständigen Schäle die Beklagten nicht überraschen. Zudem sind diese in der Berufungsinstanz ersichtlich noch der Meinung gewesen, daß der "Harpen"-Schleppzug wegen der besonderen Ausrüstung des MS "Harpen 105" (zwei Motoranlagen mit je 715 PS und gegenläufigen Propellerdrehrichtungen; sehr gute Mehrflächenruderanlage) besonders schnell gedreht habe (vgl. Bl. 113 der Beiakten 5 C 189/68 BSch - Rheinschiffahrtsgericht Duisburg-Ruhrort).

b) Das Berufungsgericht hat nicht aus den auf Blatt 39 der Strafakten des Amtsgerichts Mainz, Akt.Z.: 19 Cs (P) 268/68 befindlichen Lichtbildern, sondern aus den Angaben der Schiffs-

führer R [REDACTED] (MS "Harpen 105"), W [REDACTED] (SK "Harpen 84") und K [REDACTED] (SK "Harpen 92") sowie des Matrosen G [REDACTED] (SK "Harpen 92") entnommen, SK "Harpen 84" habe sich bei der Kollision mit TMS "Impala" noch weitgehend in einer Schräglage befunden. Zu den Lichtbildern hat es lediglich ausgeführt, diese zeigten eindrucksvoll die Anstoßstelle des Tankmotorschiffes. Das übersieht die Revision, soweit sie meint, aus den Lichtbildern könne nichts für die Lage der Fahrzeuge im Zeitpunkt der Kollision hergeleitet werden.

c) Die weiteren Rügen, welche die Revision gegen die Ausführungen des Berufungsgerichts zum seitlichen Abstand zwischen TMS "Impala" und den Anhängen des Schleppzuges bei Wendebeginn und zur Lage des Kollisionsortes erhebt, hat der Senat geprüft, sie aber nicht für durchgreifend erachtet. Insoweit sieht er gemäß Art. 1 Nr. 4 EntlG BGH von einer näheren Begründung ab.

5. Nach alledem ist festzuhalten, daß der Beklagte zu 2 mit dem "Harpen"-Schleppzug ein unzulässiges Wendemanöver ausgeführt hat, weshalb die Beklagten für die hierdurch an TMS "Impala" und TMS "Mathijs van Kortenhouf" verursachten Schäden haften (§ 47 Nr. 1 RheinSchPolVO; § 823 BGB; §§ 3, 4, 92, 114 BinnSchG; § 735 HGB).

II. Verschulden der Führung des TMS "Impala"

1. Das Berufungsgericht hat jedes ursächliche Mitverschulden der Führung dieses Fahrzeugs an der Kollision verneint. Zwar habe sie ein Wendesignal des Schleppzuges nicht gehört. Das sei jedoch für die Kollision nicht ursächlich gewesen, weil nach dem Ergebnis der Beweisauf-

nahme nur davon ausgegangen werden könne, daß das Wendesignal praktisch mit dem Wendebeginn zusammengefallen sei, somit der Führung des TMS "Impala" ein früheres Einstellen auf das Wendemanöver nicht ermöglicht hätte. Auch könne nicht festgestellt werden, daß TMS "Impala" in den Drehkreis des Schleppzuges hineingefahren sei. Ferner sei der Vorwurf der Beklagten unberechtigt, TMS "Impala" habe statt zurückzuschlagen nach Steuerbord halten müssen. Denn es sei nicht falsch gewesen, wenn seine Führung auf das plötzliche in den Kurs ihres Fahrzeugs gerichtete Wendemanöver versucht habe, ständig zu werden, zumal es fraglich gewesen sei, ob sie mit einem harten Steuerbordmanöver die Anhänge des drehenden Schleppzuges hätte freifahren können. Schließlich stehe fest, daß sie auf das nautisch fehlerhafte Verhalten des Schleppzuges mit einem Achtungszeichen reagiert habe.

2. Auch gegen diese Ausführungen wendet sich die Revision ohne Erfolg.

a) Die Feststellung des Berufungsgerichts, das Wendesignal des "Harpen"-Schleppzuges sei praktisch mit dem Wendebeginn zusammengefallen, "fußt" nicht, wie die Revision meint, allein auf der Aussage des Matrosen S [REDACTED] (MS "Harpen 105"), sondern auch auf den Angaben der Schiffsführer W [REDACTED] (SK "Harpen 84") und K [REDACTED] (SK "Harpen 92"). Das ergeben deutlich die Ausführungen auf Seite 16 oben des angefochtenen Urteils. Wenn das Berufungsgericht auf Grund der Bekundungen dieser Zeugen (S [REDACTED]: "Mit dem Signal haben wir das Drehmanöver in Angriff genommen"; W [REDACTED]: "Das Wenden ist unmittelbar nach dem 1. Wendesignal in Angriff genommen worden"; K [REDACTED]: "Nach dem Signal ließ 'Harpen 105' nach Backbord herumfallen; vgl. auch die Aussage des Matrosen G [REDACTED] (SK "Harpen 92")):

"Nachdem die Anker hoch waren, hat 'Harpen 105' das Signal lang-kurz-kurz gegeben und dann von der Stelle weg zu drehen begonnen") zu der Ansicht gekommen ist, es könne entgegen den Angaben des Beklagten zu 2 nur davon ausgegangen werden, daß vor dem Wendemanöver lediglich ein Signal gegeben worden sei, an das sich der tatsächliche Wendebeginn unmittelbar angeschlossen habe, so stellt das eine mögliche, auch nicht überraschende Würdigung dieser Bekundungen dar. Dagegen spricht auch nicht, wie die Revision darlegt, daß der Zeuge S. [REDACTED] außerdem ausgesagt hat, MS "Harpen 105" habe das 2. Wendesignal in Querlage mit dem Kopf nach unterstrom etwa 3 bis 4 Minuten nach dem 1. Signal gegeben. Denn diese Bekundung hat das Berufungsgericht offenbar nicht für überzeugend gehalten, weil nach den weiteren Angaben des Zeugen TMS "Impala" eine Strecke von 200 bis 250 m zwischen den beiden Schallzeichen zurückgelegt hat, wozu es bei der festgestellten Geschwindigkeit des Schiffes von 3,4 m/sec nicht 3 bis 4 Minuten, sondern lediglich rund 60 bis 73 Sekunden benötigte, was mit Rücksicht auf die Angaben des Sachverständigen Schüle über die Drehzeit des Schleppzuges wiederum etwa der Zeitspanne entspricht, die MS "Harpen 105" brauchte, um in Querlage mit dem Kopf nach unterstrom zu gelangen.

b) Es ist nicht richtig, daß der am Unfall unbeteiligte Zeuge E. [REDACTED] ausgesagt hat, TMS "Impala" sei unter Änderung des Kurses nach Backbord in den Drehkreis des "Harpen"-Schleppzuges hineingefahren. Vielmehr hat er ausweislich der Niederschrift über die Vernehmung des Zeugen im Verklarungsverfahren nur bekundet, der Bergfahrer, der schätzungsweise 30 m aus den linksrheinischen Bühnen gewesen sei, habe etwas nach Backbord halten müssen, um den

Schleppzug freizufahren. Dabei meinte er, wie die weitere Schilderung des Unfallhergangs durch den Zeugen ergibt, den stillliegenden und nicht etwa den bereits drehenden Schleppzug. Auch das beachtet die Revision nicht hinreichend.

c) Alle weiteren Angriffe der Revision gegen die Ausführungen des Berufungsgerichts zur Frage eines etwaigen Mitverschuldens der Führung des TMS "Impala" laufen letztlich darauf hinaus, daß sie - in rechtlich unzulässiger Weise - ihre eigene Beweiswürdigung an die Stelle derjenigen des Berufungsgerichts zu setzen versucht.

III. Verschulden der Führung des TMS "Mathijs van Kortenhof"

Auch hier hat das Berufungsgericht ein Mitverschulden der Führung dieses Fahrzeugs an der Kollision verneint. Daß TMS "Mathijs van Kortenhof" dem vorausfahrenden TMS "Impala" mit einem Abstand von rund 100 bis 150 m gefolgt sei, könne seiner Führung nicht zum Nachteil gereichen, weil eine solche Fahrweise nicht gegen nautische Sorgfaltspflichten verstoße. Da der Abstand dieses Fahrzeugs zu den Anhängen des Schleppzuges mindestens rund 200 m größer als der des TMS "Impala" gewesen sei, sei es nicht zu beanstanden, wenn es erst etwas später als TMS "Impala" zurückgeschlagen haben sollte, zumal es ihm eher möglich gewesen sei, hinter den wendenden Anhängen vorbeizufahren. Jedoch sei ihm jede sachgerechte Kursänderung dadurch unmöglich geworden, daß MS "Harpen 105" in den Raum zwischen den beiden Bergfahrern hineingefahren sei.

Diese Ausführungen lassen keinen Rechtsfehler erkennen. Die gegenteilige Ansicht der Revision übersieht, daß der Schleppzug ein unzulässiges Wendemanöver vornahm, es insbesondere für die Führung des TMS "Mathijs van Korten-
tenhof" auch nicht voraussehbar war, daß MS "Harpen 105" im Verlaufe dieses Manövers mit Backbordschrägkurs vor den Bug ihres Fahrzeugs laufen werde.

Stimpel Liesecke Dr. Schulze Dr. Bauer Dr. Tidow