

8

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

2059 018

II ZR 146/63

URTEIL

Verkündet am

8. April 1965
Schorm,
Justizangestellter
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

1. des Schiffseigners Otto S [REDACTED], M [REDACTED],
K [REDACTED] ring [REDACTED],
2. des Schiffsführers Werner Walter S [REDACTED],
zu laden beim Beklagten zu 1),

Beklagte und Revisionskläger,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

die Firma N.V. E [REDACTED] - M [REDACTED] "I [REDACTED]",
Dierectie PHs. van G [REDACTED] N.V., R [REDACTED], P [REDACTED],

Klägerin und Revisionsbèklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -.

ju

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 8. April 1965 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Dr. Fischer und der Bundesrichter Dr. Kuhn, Dr. Nörr, Liesecke und Fleck

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Beklagten werden unter Zurückweisung der Revision im übrigen die Urteile des Amtsgerichts - Rheinschifffahrtsgerichts - Duisburg-Ruhrort vom 30. November 1962 und des 3. Zivilsenats des Oberlandesgerichts - Rheinschiffahrtsobergerichts - in Köln vom 21. März 1963 teilweise geändert und neu gefaßt.

Die Klage wird dem Grunde nach zur Hälfte für gerechtfertigt erklärt. Im übrigen wird sie abgewiesen.

Die Kosten des Revisionsverfahrens werden zur Hälfte den Beklagten als Gesamtschuldnern auferlegt. Die Entscheidung über die restlichen Kosten wird dem Rheinschifffahrtsgericht übertragen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Am 17. Oktober 1959 kam es auf dem Rhein bei km 840 zu einem Zusammenstoß zwischen dem zu Berg wendenden MS "Werner Walter" (881 t, 67 m lang, 450 PS) des Beklagten zu 1, das der Beklagte zu 2 führte, und dem zu seiner Überholung ansetzenden, zu Tal fahrenden MTS "Magnesia" (936 t, 67 m lang, 550 PS) der Klägerin. Letzteres Schiff wurde beschädigt.

Die Klägerin hat behauptet, das Wendemanöver sei nicht durch Signale gemäß § 46 Nr. 2 RhSchPVO angekündigt und erst begonnen worden, als der Bug des eigenen Schiffes in Höhe des Hecks desjenigen der Beklagten gewesen sei. Hierauf beruhe der Unfall, der auf "Magnesia" einen Schaden in Höhe von 7.056.20 hfl verursacht habe.

Die Klägerin hat beantragt, die Beklagten als Gesamtschuldner zu verurteilen, an die Klägerin 7.056,20 hfl, evtl. den entsprechenden Betrag in Deutscher Mark nach dem am Zahlungstage gültigen Kurs, nebst 4 % Zinsen seit dem 11.8.1960 zu bezahlen und auszusprechen, daß der Beklagte zu 1 sowohl dinglich mit dem MS "Werner Walter" als auch persönlich im Rahmen des Binnenschiffahrtsgesetzes hafte.

Die Beklagten haben beantragt, die Klage abzuweisen, und behauptet: Es seien mehrere Wendesignale gegeben worden. Das Manöver sei schon begonnen worden, als "Magnesia" von "Werner Walter" noch 700 bis 800 m entfernt gewesen sei. Auf dem Schiff der Klägerin habe man jedoch die Signale und das beginnende Wenden nicht beachtet, sondern sei vollan weitergefahren.



Das Rheinschiffahrtsgericht hat die Klage abgewiesen, das Rheinschiffahrtsobergericht hat sie dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Mit der Revision erstreben die Beklagten die Wiederherstellung des erstinstanzlichen Urteils. Die Klägerin bittet um Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe:

I. Das Berufungsgericht hält mit dem Rheinschiffahrtsgericht den Hergang des Unfalls für ungeklärt. Es meint, weder die Behauptung der Klägerin, "Magnesia" sei mit seinem Bug beim Wendebeginn von "Werner Walter" bereits in Höhe von dessen Heck gewesen, noch die Behauptung der Beklagten, "Magnesia" sei bei Wendebeginn noch 600 bis 800 m hinter "Werner Walter" gefahren, könne zutreffen. Es habe nicht geklärt werden können, wie nahe sich die beiden Schiffe gekommen seien, als das Wenden begonnen habe. Die Beklagten hätten nicht bewiesen, daß "Werner Walter" Aufdrehsignale gegeben habe. Der Kapitän von "Magnesia" habe zunächst keinen Anlaß gehabt, mit einem Aufdrehen des vor ihm fahrenden MS "Werner Walter" zu rechnen; unklar bleibe, in welcher Entfernung er das beginnende Wendemanöver bei gehöriger Aufmerksamkeit habe erkennen können. Die Folgen des ungeklärten Unfallverlaufs gingen zu Lasten der Beklagten.

II. Die Ausführungen des Berufungsgerichts halten nicht in allen Punkten einer rechtlichen Nachprüfung stand. Die Revisionsangriffe sind teilweise begründet.

1. Das Berufungsgericht hat auf Grund seiner Beweiswürdigung, der aus Rechtsgründen nicht entgeggetreten

werden kann, festgestellt, die Beklagten hätten nicht bewiesen, daß auf "Werner Walter" Aufdrehsignal nach § 46 Nr. 2 RhSchPVO gegeben worden sei. Mit Recht hat das Berufungsgericht in Übereinstimmung mit dem erkennenden Senat (vgl. BGH VersR 1964, 1169; 1290) angenommen, der Wendende sei für die rechtzeitige Abgabe seines Wendesignals beweispflichtig. Da die Beklagten das nicht bewiesen haben und feststeht, daß das Aufdrehen ohne Gefahr nur hätte geschehen können, wenn "Magnesia" die Geschwindigkeit vermindert und (oder) den Kurs geändert hätte, ist für die zivilrechtliche Haftung der Beklagten von einem Verstoß gegen § 46 RhSchPVO auszugehen.

Die Revision meint zwar, "Werner Walter" sei im Augenblick des Zusammenstoßes praktisch bereits Bergfahrer gewesen. Das ist aber nicht richtig, auch dann nicht, wenn man mit der Revision unterstellt, "Werner Walter" habe in diesem Zeitpunkt den Kopf bereits fast ganz bergwärts gerichtet gehabt und habe mit seinem Steuerbordklippanker das Steuerbordvorschiff von "Magnesia" beschädigt. Denn auch in diesem Fall war das Aufdrehmanöver von "Werner Walter" noch nicht beendet; "Werner Walter" war daher nicht weisungsberechtigter Bergfahrer i.S. von § 38 Nr. 1 und 2 RhSchPVO.

Entgegen der Meinung der Revision hat daher das Berufungsgericht ohne Rechtsfehler angenommen, der beklagte Schiffsführer habe schuldhaft den Zusammenstoß herbeigeführt.

2. Dagegen rügt die Revision mit Recht die Verletzung des § 254 BGB; auch die Vorschriften der §§ 92, 114 BSchG, § 736 HGB sind im angefochtenen Urteil verletzt. Der Schiffs-

führer des klägerischen Schiffes hat den Zusammenstoß durch eigenes Verschulden mitherbeigeführt, wie die Ausführungen im angefochtenen Urteil ergeben.

Die Aussage des Schiffsführers Vermeulen von "Magnesia" war, wie sich aus dem Tatbestand und insbesondere aus den Entscheidungsgründen des angefochtenen Urteils ergibt, Gegenstand der mündlichen Verhandlung. Dieser ist auf Antrag der Klägerin vernommen worden. Die Klägerin ist den Angaben ihres Schiffsführers in keinem Punkte entgegengetreten, sondern hat in ihrer Berufungsbegründung (S. 7) die Glaubwürdigkeit ihres Schiffsführers betont. Sie muß daher die Angaben ihres Schiffsführers auch insoweit gelten lassen, als daraus für sie ungünstige Schlüsse gezogen werden müssen. Nach seiner in den Entscheidungsgründen wiedergegebenen Aussage hat sich der Abstand zwischen den beiden Schiffen dadurch, daß "Werner Walter" die Geschwindigkeit verminderte, von 400 bis 500 m auf etwa 50 m verringert; da MS "Werner Walter", wie Vermeulen weiter bekundet hat, auch jetzt noch keine Anstalten gemacht habe, aufzudrehen, habe er gedacht, daß man ihn noch vorbeilassen wolle, und sich entschlossen, zu überholen. Er habe die Überholflagge gesetzt, die Maschine verstärkt und sei etwas nach Backbord abgegangen. Als er mit dem Kopf seines Schiffes etwa in die Höhe des Hecks der Beklagten gekommen sei, habe "Werner Walter" begonnen, aufzudrehen. Vorher habe er schon ein paarmal mit dem Ruder hin und her gedreht.

Aus dieser Schilderung des Unfallhergangs geht hervor, daß der Zusammenstoß auch durch das Verschulden des Schiffsführers des klägerischen Schiffes herbeigeführt worden ist. Nach § 43 Nr. 1 RhSchPVO muß der Überholende rechtzeitig die hellblaue Überholflagge setzen. Auch wenn man zugunsten

der für das rechtzeitige Setzen der Flagge beweispflichtigen Klägerin die Schilderung ihres Schiffsführers zugrundelegt - die Beklagte hat bestritten, daß die Überholflagge überhaupt gesetzt worden sei -, hat ihr Schiffsführer gegen die bezeichnete Bestimmung verstoßen. Das Setzen der Überholflagge in einem Abstand von nur 50 m ist nicht rechtzeitig geschehen, da "Magnesia" nach der Feststellung im angefochtenen Urteil schnell gefahren ist, während "Werner Walter" langsam tat. Wenn sich "Magnesia" erst im Abstand von 50 m zum Überholen entschloß und erst in diesem kurzen Abstand die Überholflagge setzte, so durfte sie nicht sofort die Maschine verstärken, sondern mußte im Gegenteil eine gewisse Zeitspanne hinter "Werner Walter" bleiben, um ein Überraschungsmanöver auszuschießen. Nach § 45 Nr. 2 RhSchPVO muß der Überholende erforderlichenfalls das Sichtzeichen rechtzeitig durch Schallzeichen ergänzen. Das hat der Schiffsführer von "Magnesia" unstreitig nicht getan. Nach seiner eigenen Darstellung des Unfallverlaufs wäre aber das Überholschallsignal erforderlich gewesen. Er hat gesehen, daß das vorausfahrende Schiff ein paarmal das Ruder hin und her gedreht hat. Schon das mußte ihm Zweifel über die Absichten von "Werner Walter" erwecken. Er ist zunächst von der Erwartung ausgegangen, der Vorausfahrende werde aufdrehen, hat aber dann den Entschluß zum Überholen gefaßt, weil er gedacht habe, man wolle ihn noch vorbeilassen. Mit der Darstellung des klägerischen Schiffsführers ist die Meinung des Berufungsgerichts unvereinbar, Kapitän V. habe zunächst keinen Anlaß gehabt, mit einem Aufdrehen des vor ihm fahrenden Schiffes zu rechnen. Allein schon das Langsam-tun von "Werner Walter" mußte in ihm Zweifel über die Absichten dieses Schiffes erwecken und hat sie auch, wie aus seiner Aussage hervorgeht, erweckt. Er hatte sich zu verge-

wisssern, daß sein Manöver ohne Gefahr durchgeführt werden könne (§ 42 Nr. 1 RhSchPVO); er konnte eine solche Gewißheit jedenfalls solange nicht erlangen, als bis er Überholschallsignal gegeben hatte und der Vorausfahrende hierauf keine Änderung seines Kurses ankündigte. Bei der zweifelhaft gebliebenen Lage war es geboten, Überholschallsignal zu geben. Das Verhalten des Schiffsführers von "Magnesia" war schuldhaft; er hätte die schiffahrtspolizeilichen Vorschriften beachten müssen, die gerade den Zweck haben, Unfälle zu verhüten, die bei unklarer Lage im Revier leicht entstehen können. Sein Verhalten hat auch den Unfall mit herbeigeführt. Es muß davon ausgegangen werden, daß bei rechtzeitiger Abgabe der beiden Überholzeichen der Vorausfahrende entweder seine Absicht, aufzudrehen, aufgegeben hätte oder durch etwa wiederholtes Aufdrehsignal die "Magnesia" aufgefordert hätte, zurückzubleiben oder an seiner Steuerbordseite vorbeizufahren.

3. Aus all dem ergibt sich die durch die Mitschuld des klägerischen Schiffes geminderte Schadensersatzpflicht der Beklagten, und zwar des Beklagten zu 1 nach §§ 92, 114 BSchG, § 736 HGB, des Beklagten zu 2 nach §§ 254, 823 Abs. 1 und 2 BGB. Die gesamtschuldnerische Haftung der Beklagten folgt aus § 840 BGB.

Die Abwägung von Verursachung und Verschulden kann der Senat, da der Sachverhalt, soweit möglich, geklärt ist, selbst vornehmen. Ursachen und Verschulden wiegen auf beiden Seiten gleich schwer. Die beiden beteiligten Schiffsführer haben unter Verstoß gegen die schiffahrtspolizeilichen Vorschriften die rechtzeitige Abgabe der vorgeschriebenen Signale unterlassen und dadurch den Zusammenstoß herbeigeführt. Die Beklagten sind daher verpflichtet, der

Klägerin die Hälfte des ihr entstandenen Schadens zu ersetzen, während im übrigen die Klage unbegründet ist.

In Anwendung der §§ 304 Abs. 1, 565 Abs. 3 Nr. 1 ZPO war daher zu erkennen, wie geschehen. Bei der vom Berufungsgericht nach § 538 Abs. 1 Nr. 3 ZPO ausgesprochenen Zurückverweisung an das Rheinschiffahrtsgericht hat es sein Bewenden.

Soweit über die Kosten entschieden worden ist, beruht die Entscheidung auf §§ 97, 100 Abs. 4 ZPO.

Dr.Fischer Dr.Kuhn Dr.Nörr Liesecke Fleck