

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 162/64

URTEIL

Verkündet am
17. Oktober 1966
Schorm,
Justizangestellter
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

1. der S. [REDACTED] Reederei AG, B. [REDACTED], R. [REDACTED],
vertreten durch ihren Vorstand, daselbst,
2. des Kapitäns D. H. [REDACTED] von MTS "Aventurin",
bei der Beklagten zu 1,

Beklagten, Revisionskläger und
Anschlußrevisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

J.H. N. [REDACTED] S. [REDACTED] M. [REDACTED],
s'G. [REDACTED]-D. [REDACTED], A. [REDACTED] Weg [REDACTED],
vertreten durch ihren Direktor Jr. Harry N. [REDACTED]
in R. [REDACTED], V. [REDACTED],

Klägerin, Revisionsbeklagte und
Anschlußrevisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -.

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs
hat auf die mündliche Verhandlung vom 13. Oktober
1966 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 das
Urteil des Rheinschiffahrtsobbergerichts
in Köln vom 8. Mai 1964 und das Urteil des
Rheinschiffahrtsgerichts in Duisburg-Ruhrort
vom 27. Dezember 1963 im Kostenpunkt und
insoweit aufgehoben, als die Klage zu mehr
als der Hälfte dem Grunde nach für ge-
rechtfertigt erklärt worden ist. Im Umfang
der Aufhebung wird die Sache zur anderweiten
Verhandlung und Entscheidung an das Berufungs-
gericht zurückverwiesen.

Die Anschlußrevision der Klägerin wird zu-
rückgewiesen.

Von den Kosten des Berufungs- und Revisions-
verfahrens wird den Beklagten als Gesamt-
schuldnern die Hälfte auferlegt. Von den
Kosten des Revisionsverfahrens hat die
Klägerin 1/4 zu tragen. Die Entscheidung
über die Kosten des Berufungs- und Revisions-
verfahrens im übrigen bleibt dem Berufungs-
gericht vorbehalten.

Von Rechts wegen

11

Tatbestand:

Die Klägerin ist Eignerin des MS "Madeleine" (1289 t, 80 m lang, 3 x 196 PS). Sie macht mit der Klage Schadensersatzansprüche in Höhe von 10 448,55 hfl nebst Zinsen wegen Schäden geltend, die durch die Beschädigung ihres Motorschiffs bei einer Kollision mit dem der Beklagten zu 1 gehörigen Tankkahn "Novara" (1995 t, 99,5 m lang) entstanden sind.

SK "Novara" befand sich am 6. Dezember 1961 abends in der Dunkelheit bei der Lahnmündung (Rhkm 586) leer auf der Talfahrt im Anhang des ebenfalls der Beklagten zu 1 gehörigen, leeren MTS "Aventurin" (1696 t, 85,86 m lang, 1200 PS). Das letztere wurde durch den Beklagten zu 2 verantwortlich geführt. Das MS "Madeleine" kam mit 600 t Ladung zu Berg, und zwar als Vorspann des MS "Rhenus 158", das seinerseits den Tankkahn "Rheintank 21" im Anhang hatte. Der Talzug wollte zur Übernachtung aufdrehen und hatte schon mehrfach Wendesignal gegeben, zuletzt ein Signal zum Wenden über Steuerbord. Zu dieser Zeit fuhr der Bergzug rechtsrheinisch und gab Blinklichtsignal. Während der Talzug dann unter nochmaliger Abgabe eines Steuerbordwendsignals aufdrehte, kam es linksrheinisch zur Kollision. Dabei schlug der fast quer liegende, mit dem Kopf noch talwärts gerichtete SK "Novara" mit seinem Achterschiff gegen das Backbordvorschiff des MS "Madeleine", das inzwischen sein Blinklicht gelöscht und Seitenwechsel durchgeführt hatte. MS "Madeleine" geriet gleich anschließend am linken Ufer auf Grund. Beide Fahrzeuge wurden erheblich beschädigt.

Das Rheinschiffahrtsgericht hat die Klage im vollen Umfange, das Rheinschiffahrtsobergericht hat sie



zu 3/4 dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt und im übrigen abgewiesen. Die Beklagten verfolgen mit ihrer Revision ihren Antrag auf Abweisung der Klage im vollen Umiange weiter, während die Klägerin mit ihrer Anschlußrevision die Wiederherstellung des erstrichterlichen Urteils erstrebt. Beide Parteien bitten um Zurückweisung der gegnerischen Revision.

Entscheidungsgründe:

I. Verschulden des Schleppzugführers von
MTS "Aventurin" (Talzug) - Revision der
Beklagten

Das Berufungsgericht sieht ein Verschulden des Führers des Talschleppzuges darin, daß das Wendemanöver nicht zulässig gewesen sei, weil der Abstand zwischen den beiden Schleppzügen bei Beginn des Wendens für ein gefahrloses Aufdrehen nicht ausgereicht habe, ferner darin, daß der Talfahrer beim Aufdrehen dem Bergzug nicht genügend Platz zur Vorbeifahrt am linken Ufer gelassen habe.

Gegen den letzteren Vorwurf wendet sich die Revision der Beklagten, ohne eine zulässige Revisionsrüge zu erheben. Die Revision muß daher die Feststellung im angefochtenen Urteil hinnehmen, daß MS "Madeleine" bereits den äußersten Rand des in der Dunkelheit noch fahrbaren Wassers eingenommen habe und nicht weiter zum linken Ufer habe ausweichen können, um die Kollision zu vermeiden.

Die Wendestelle war übersichtlich, die Führung

des Talzuges hatte den Bergzug erkannt. Mit Recht hat das Berufungsgericht dem Führer des Talzuges die Pflicht auferlegt, bei der tatsächlichen Einleitung seines Aufdrehmanövers zu prüfen, ob der Abstand zum Bergzug für ein gefahrloses Wenden ausreichte. Für die Zulässigkeit des Wendemanövers kommt es auf die Lage im Zeitpunkt des Wendebeginns an, nicht dagegen auf die Verkehrslage, wie sie im Zeitpunkt der Abgabe des (vorletzten) Aufdrehsignals bestanden hat; diese frühere Lage spielt nur für das Mitverschulden des Bergschleppzuges eine Rolle. Die Revision der Beklagten kann demnach für die Frage der Zulässigkeit des Wendemanövers für sich nichts aus dem Umstande herleiten, daß etwa im Zeitpunkt der Abgabe des vorletzten Signals das Wenden zulässig gewesen wäre.

Das Berufungsgericht hat festgestellt, im Zeitpunkt des Wendebeginns habe sich der Bergzug bereits im Übergang von der rechten zur linken Stromseite befunden. Die Entfernungsschätzung der Zeugen über den Abstand der beiden Schleppzüge in diesem Zeitpunkt bewegten sich zwischen 300 m und 2 km; ihnen komme nur sehr geringer Beweiswert zu. Entscheidend gegen die Zulässigkeit des Wendemanövers spreche, daß dieses im Zeitpunkt der Kollision erst wenig mehr als zur Hälfte durchgeführt gewesen sei, obwohl MS "Madeleine" nach dem Übergang die Maschine auf halbe Kraft gesetzt habe. Wenn die Klägerin im Gegensatz zu ihrem früheren Vorbringen nunmehr behaupte, in der Zeit vom Wendebeginn bis zum Zusammenstoß seien mindestens 8 bis 10 Minuten vergangen, der Bergzug habe in dieser Zeit eine Strecke von etwa 1 km durchfahren können, so könne dem nicht gefolgt werden. Das Drehen der beiden

durch Kreuzdrähte von zuletzt 25 m Länge verbundenen Fahrzeuge, die dabei praktisch die volle Breite des Stromes in Anspruch genommen hätten, sei wesentlich schneller möglich gewesen und sei auch schneller vorgenommen worden; wäre die jetzige Darstellung der Klägerin richtig, so wäre das erkennbar riskante Manöver in unverantwortlicher Weise verzögert worden.

Die Revision hält an der unter Sachverständigen-gutachten gestellten Behauptung der Beklagten fest, bei sachgemäßer Durchführung des Wendemanövers seien bis zur Kollision mindestens 8 bis 10 Minuten vergangen, aber auch erforderlich gewesen. Sie ist der Ansicht, 10 Minuten vor der Kollision habe sich der Berzug noch in solcher Entfernung von dem Talzug befunden, daß dessen Aufdrehen kein Risiko für den Talzug habe bedeuten können; eine Strecke, zu deren Durchfahren - größtenteils mit voller Kraft - der Bergzug 10 Minuten benötige, sei bei sachgemäßem Verhalten des Entgegenkommers ein Abstand, der das Aufdrehen gestatte.

Auf den von der Revision als übergangen gerügten Beweisantrag kommt es nicht an; denn auch wenn unterstellt wird, der Talzug habe für seine Maßnahmen (Wenden von MTS "Aventurin" etwa bis zur Querlage, Setzen des Bugankers von MTS "Aventurin", Fieren der Kreuzdrähte von MTS "Aventurin" zu SK "Novara", Backbordruder durch SK "Novara" und sodann Springenlassen des Ruders, Aufstreckbewegung von MTS "Aventurin" und Einschwenken von SK "Novara" fast bis zur Querlage) 10 Minuten benötigt, war das Wendemanöver unzulässig. Die Revision beachtet nicht die Feststellungen im angefochtenen Urteil, daß der Talzug mit dem Wenden

erst begonnen hat, als sich der Bergzug bereits im Übergang befand, daß der Bergzug diesen Seitenwechsel so kurz wie möglich durchgeführt und danach seine Geschwindigkeit verringert hat. Diese Feststellungen stehen der Behauptung der Revision entgegen, der Bergzug sei während dieser 10 Minuten größtenteils mit Vollkraft gefahren. Mit voller Kraft fuhr der Bergzug während des Seitenwechsels. Das hat das Berufungsgericht - rechtlich unangreifbar - für nautisch richtig gehalten, weil bei der Verkehrslage der Bergzug erst einmal alle Kraft habe einsetzen müssen, um aus der eigentlichen Gefahrenzone herauszukommen. Die Revision meint zwar, der Bergzug sei hierdurch gerade beschleunigt in die Gefahrenzone hineingefahren. Sie hat dabei aber die weitere zutreffende Feststellung des Berufungsgerichts übersehen, daß die Führung des Bergzuges in der Dunkelheit den Ablauf des Aufdrehmanövers im voraus nicht habe abschätzen können. Die Führung des Bergzuges konnte nicht voraussehen, wie weit der Talzug beim Aufdrehen abgetrieben werden würde, und mußte daher in erster Linie danach trachten, aus dem Drehkreis des Bergzuges herauszukommen. Das mußte dem Führer des Talzuges klar sein; er konnte nicht damit rechnen, daß der Bergzug während des Überganges seine Geschwindigkeit herabsetzen würde. Wenn dann der Bergzug nach vollzogenem Übergang seine Maschine auf halbe Kraft setzte und es trotzdem zum Zusammenstoß kam, so konnte hieraus der Schluß gezogen werden, daß der Abstand beim Wendebeginn für ein gefahrloses Aufdrehen nicht ausreichte.

Das Berufungsgericht ist auf Grund der Beweisaufnahme und des unbestrittenen Sachverhalts zu der

Überzeugung gekommen, daß der Abstand für ein gefahrloses Aufdrehen nicht ausreichte. Im übrigen ist der Aufdrehende (§ 46 RhSchPVO) nach der Rechtsprechung des Senats (VersR 1964, 502, 503; vgl. VersR 1965, 659, 660), von der abzugehen kein Anlaß besteht, dafür beweispflichtig, daß der übrige Verkehr, hier der Bergzug, das Aufdrehen zuläßt, daß also der Abstand zwischen den beiden Schleppzügen bei Wendebeginn für ein gefahrloses Aufdrehen ausreicht, wenn der Gegenfahrer seiner gesetzlichen Pflicht entsprechend seine Geschwindigkeit vermindert oder (und) seinen Kurs ändert. Einen solchen Abstand haben die Beklagten jedenfalls nicht bewiesen.

Hiernach ist die Revision der Beklagten insoweit unbegründet, als sie ein Verschulden des Schleppzugführers von "Aventurin" bestreiten.

II. Verschulden des Schleppzugführers von MS "Madeleine" (Bergzug)

1. Anschlußrevision der Klägerin.

Das Berufungsgericht sieht das Verschulden des Führers des Bergzuges darin und nur darin, daß MS "Madeleine" die Fahrt nicht weiter herabgesetzt und rechtzeitig ganz eingestellt habe, als sich der seiner Zusammensetzung nach nicht bekannte Talzug in der Dunkelheit bedrohlich genähert habe. Darin liege zwar keine Verletzung des § 46 Nr. 3 RhSchPVO, wohl aber eine solche des § 4 RhSchPVO.

Die Revision der Klägerin meint, das Berufungsgericht habe der Führung des Bergzuges nicht über die Vorschrift des § 46 Nr. 3 RhSchPVO hinausgehende Pflicht-

11

ten auferlegen dürfen. Das ist rechtsirrig. Die bezeichnete Vorschrift regelt die Pflichten der "anderen" Fahrzeuge nicht erschöpfend. Die allgemeine nautische Sorgfaltspflicht kann es sehr wohl gebieten, über die in der bezeichneten Vorschrift enthaltenen Pflichten hinaus weitere Maßnahmen zu ergreifen (BGH VersR 1964, 1290, 1291).

Ferner sieht die Revision der Klägerin einen Widerspruch darin, daß im angefochtenen Urteil (S. 11) das Herabsetzen der Maschine von MS "Madeleine" auf halbe Kraft nach vollzogenem Seitenwechsel als sachgemäß bezeichnet wird, während an anderer Stelle (S. 17) der Führung von MS "Madeleine" zum Vorwurf gemacht wird, daß sie die Fahrt nicht noch weiter herabgesetzt und rechtzeitig ganz eingestellt habe. Dabei übersieht jedoch die Revision, daß das Berufungsgericht die letztere Maßnahme erst dann für nötig gehalten hat, als sich der Talzug in bedrohlicher Weise genähert habe. In diesem Zeitpunkt mußte die Fahrt ganz eingestellt werden, auch auf die Gefahr hin, daß die Anhänge von MS "Madeleine" ihre Steuerfähigkeit verloren hätten (was kaum angenommen werden kann, da der erste Anhang "Rhenus 158" ein Motorschiff war) oder die Schleppstränge auf dem Grund hachten (und reißen) konnten. Die Ausführungen des Berufungsgerichts über die Zumutbarkeit der Fahrt-einstellung beziehen sich auf die Erwägungen, die der Aufdrehende bei der Prüfung der Zulässigkeit seines Aufdrehmanövers anstellen muß, nicht aber auf den Fall einer unmittelbar drohenden Gefahr.

Die Führung des MS "Madeleine" kann sich entgegen der Ansicht der Revision der Klägerin nicht darauf

berufen, sie habe bei der Dunkelheit die Eigenschaften des Talzuges, insbesondere die Länge des SK "Novara" nicht rechtzeitig ausmachen können. Die Führung von MS "Madeleine" hat erkannt, daß ihr ein Schleppzug entgegenkam. Sie mußte auch einen derartig zusammengestellten Schleppzug, der auf dem Rhein nichts Ungewöhnliches darstellt, in Rechnung stellen. Deshalb und gerade weil sie den Anhang des Talzuges nicht rechtzeitig ausmachen konnte, konnte die Führung von MS "Madeleine" bei der bedrohlichen Annäherung des Talzuges auch nicht darauf vertrauen, daß ihr eine gefahrlose Durchfahrt am linken Rheinufer freigehalten würde. Sie mußte daher die Fahrt sofort einstellen.

Hätte MS "Madeleine" die Fahrt rechtzeitig eingestellt, so hätte sie keine Vorfahrt, auch nicht eine solche von nur 1 km/h gehabt. Dann wäre es auch nicht zum Zusammenstoß gekommen. Unstreitig ist SK "Novara" mit seinem Achterschiff gegen das Backbordvorschiff von MS "Madeleine" gefallen und anschließend mit seinem Achterschiff über das Vorschiff von MS "Madeleine" gegangen. Es fehlten also nur einige Meter und die Vorbeifahrt wäre mis gegangen.

Hiernach ist die Anschlußrevision der Klägerin unbegründet.

2. Revision der Beklagten

Die Revision der Beklagten ist der Auffassung, MS "Madeleine" habe ihre Geschwindigkeit nicht erst dann herabsetzen müssen, als bemerkt worden sei, daß der Talzug tatsächlich aufdrehte, sondern bereits nach Wahrnehmung der ersten Aufdrehsignale des Talzuges.

11

Die Revision rügt, das Berufungsgericht habe die Aussage des Matrosen van D■■■■, des Sohnes des Schiffsführers von MS "Madeleine", nicht vollständig gewürdigt. Die Rüge ist begründet, soweit sie die Fahrt des Bergzuges vor dem Seitenwechsel betrifft.

Der Zeuge hat bekundet, er habe, neben seinem Vater stehend, in einer Entfernung von mehr als einem Kilometer das Aufdrehsignal von MTS "Aventurin" optisch wahrgenommen. MS "Madeleine" habe dann zunächst noch drei Einzelfahrer, die zu Tal gekommen seien, vorbeigelassen und sei hinter diesen zur linken Rheinseite unter Ausschaltung des Blinklichtes hinübergangen; nach dem Übergang sei die Maschine auf halbe Kraft gesetzt worden; zwischen MS "Madeleine" und der nächsten Bergfahrt vor MS "Madeleine" sei wohl etwa 3 km Abstand gewesen.

Diese Darstellung ist der Entscheidung zugrunde zu legen. Denn insoweit ist die Aussage des Matrosen van D■■■■ unbestritten. Die Klägerin hat sich in ihrem Schriftsatz vom 16. April 1964 S. 10 in der Parallelsache, auf den sie in der vorliegenden Sache Bezug genommen hat, die Aussage des Matrosen van D■■■■ mit dem Bemerken zu eigen gemacht, eine Fahrtverminderung sei auf MS "Madeleine" erst dann in Frage gekommen, nachdem MS "Madeleine" aus dem Drehkreis des Talzuges heraus zum linken Ufer gelangt sei.

Bei diesem Sachverhalt hat die Führung von MS "Madeleine" gegen die Vorschrift des § 46 Nr. 3 RhSchPVO verstoßen. Bereits nach Wahrnehmung dieses (vorletzten) Aufdrehsignals war der rechtsrheinisch

fahrende Bergzug während der Vorbeifahrt der drei Talfahrer verpflichtet, seine Geschwindigkeit zu vermindern. Dieses Signal konnte nur dem MS "Madeleine"-Zug gelten, da das Revier im übrigen frei war. Nach der Verkehrslage war es notwendig, daß der MS "Madeleine"-Zug bereits in diesem Zeitpunkt die Fahrt verminderte. Denn bei der Dunkelheit konnte man auf MS "Madeleine" weder die Zusammensetzung des entgegenkommenden Talzuges ausmachen noch die Entfernung zu diesem zuverlässig schätzen. Um jedes Risiko auszuschließen, mußte man auf MS "Madeleine" während der rechtsrheinischen Fahrt bis zur Beendigung der Vorbeifahrt der drei Talfahrer mit verminderter Fahrt fahren; man hätte erst vom Beginn des Übergangs an bis zum Erreichen des linken Ufers mit voller Kraft fahren dürfen.

Das Berufungsgericht hat zu diesem Punkt lediglich die Ansicht der Beklagten gewürdigt, MS "Madeleine" hätte schon auf die Aufdrehsignale des Talzuges hin, vor dem Seitenwechsel, die Geschwindigkeit vermindern müssen; es hält diesen Standpunkt für unbegründet, weil die MS "Madeleine" habe versuchen müssen, möglichst schnell aus dem Drehkreis des Talzuges herauszukommen. Dabei ist übersehen, daß der Abstand zwischen den beiden Schleppzügen beim Beginn des Aufdrehens größer gewesen wäre, wenn MS "Madeleine" auf das Aufdrehsignal hin seine Fahrt vermindert hätte.

Das Berufungsurteil muß daher teilweise aufgehoben werden.

Das Berufungsgericht wird zu prüfen haben, ob der Unfall vermieden worden wäre, wenn MS "Madeleine"

nach Wahrnehmung des Aufdrehsignals bereits während seiner Fahrt am rechten Ufer und während der Vorbeifahrt der drei Talfahrer seine Fahrtstufe herabgesetzt hätte. Wird die Frage bejaht, so kann die Ansicht des Berufungsgerichts nicht aufrechterhalten werden, zugunsten der Klägerin falle entscheidend ins Gewicht, daß der Kapitän von MS "Madeleine" erst in der letzten Phase des Unfallgeschehens versagt habe. In diesem Falle ist die mangelnde Rücksichtnahme des Bergzuges um so mehr auf die Waagschale zu legen, als sich die Führung von MS "Madeleine" der nicht einfachen Lage eines aufdrehenden Schleppzuges bei Dunkelheit bewußt sein mußte. Letzteres gilt in erhöhtem Maße für die Führung von MTS "Aventurin", der überdies die Hauptverantwortung für das Gelingen des Wendemanövers zufiel (BGH VersR 1961, 1087, 1088).

IV. Für die erneute Verhandlung der Sache bleibt genügend Spielraum, wenn der Klageanspruch zur Hälfte dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt bleibt. Demnach war zu erkennen, wie geschehen.

Die Kostenentscheidung entspricht der Sachentscheidung.

Senatspräsident
Dr. Fischer ist
erkrankt und des-
halb nicht in der
Lage zu unterschreiben.

Dr. Kuhn

Dr. Kuhn

Dr. Nörr

Liesecke

Fleck