

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 167/65

URTEIL

Verkündet am

19. Februar 1968
F i e s e r
Justizangestellter
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

des Schiffversicherungsvereins a.G. A [REDACTED]/Saale,
H [REDACTED], B [REDACTED]straße [REDACTED],

Klägers und Revisionsklägers,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

1. Schiffscigner Karl T [REDACTED], W [REDACTED],

2. Schiffsführer Helmut K [REDACTED], H [REDACTED],
K [REDACTED]gasse [REDACTED],

Beklagte und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Freiherr von
[REDACTED] -.

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 15. Februar 1968 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Dr. Fischer und der Bundesrichter Dr. Nörr, Liesecke, Dr. Bukow und Dr. Schulze

für Recht erkannt:

Auf die Revision des Klägers wird das Urteil des Rheinschiffahrtsobergerichts Karlsruhe vom 23. Juli 1965 aufgehoben und die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung an das Berufungsgericht zurückverwiesen, dem auch die Entscheidung über die Kosten der Revision übertragen wird.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Der Kläger verlangt von den Beklagten Ersatz von Kollisionsschäden der bei ihm versicherten ZMS "Hansa 1" und "Hansa 5" (je 67 m lang, "Hansa 1" 600 PS) in Höhe von 17.969,40 DM.

Am 30. Dezember 1961 gegen 11.30 Uhr fuhren die beiden Hansaschiffe, die wegen eines Motorschadens von "Hansa 5" längsseits gemmert waren, linksrheinisch zu Tal. Der Schleppzug wurde von dem auf Steuerbordseite befindlichen TMS "Hansa 1" gesteuert; jedoch hatte die Führung des Schleppzuges der Schiffsführer E. [REDACTED] von "Hansa 5" übernommen, da sich der Schiffsführer Sc. [REDACTED] von "Hansa 1" wegen der Reparatur

des Maschinenschadens in den Maschinenraum von "Hansa 5" begeben hatte. Vor den Hansa-Schiffen fuhr ein weiterer Talfahrer, während hinter ihnen, etwas nach Steuerbord versetzt, das MS "DKD 5" folgte. Rechtsrheinisch kam bei km 477 das dem Beklagten zu 1 gehörige, von dem Beklagten zu 2 geführte MS "Mia" zu Berg, vor und hinter dem weitere Bergfahrer fuhren. Die Bergfahrer hatten die blaue Seitenflagge gesetzt. Nachdem der Beklagte zu 2 den vor den Hansa-Schiffen fahrenden Talfahrer passiert hatte, zog er die Flagge ein, um mit Steuerbordkurs den Übergang zum linksrheinischen Ufer zu machen. Der Hansa-Schleppzugführer, der das Übergangsmanöver sofort erkannte und auch annahm, daß "Mia" an Backbord vorbeifahren wollte, holte seine blaue Seitenflagge nicht ein und nahm nach Abgabe des Schallzeichens zweimal kurz Kurs nach Backbord zum linken Ufer. Der Beklagte zu 2 gab daraufhin Steuerbordschallsignal, das vom Hansa-Führer wiederum mit Backbordschallsignal beantwortet wurde. Die Schiffe fuhren nunmehr auf Kollisionskurs. Wenige Sekunden vor der Kollision versuchte der Beklagte zu 2 den Zusammenstoß durch Abdrehen nach Backbord zu vermeiden, was jedoch nicht mehr gelang. Etwa bei km 476 stieß "Mia" mit dem Steuerbordvorschiff gegen das Steuerbordvorschiff von "Hansa 1", wodurch an beiden Schiffen erhebliche Schäden, an "Hansa 5" geringe Schäden entstanden. Nach dem Zusammenstoß geriet "Mia" gegen das inzwischen hinter den Hansa-Schiffen bis auf etwa 50 m aufgekommene MS "DKD 5", wodurch an beiden Schiffen Schäden entstanden.

Der Kläger wirft dem Beklagten zu 2 vor, nautisch fehlerhaft das Fahrwasser gewechselt und das Backbordsignal des Hansa-Schleppzuges nicht beachtet zu haben, während die Beklagten in der Mißachtung der Kursweisung des Bergfahrers die alleinige Unfallursache sehen.



Das Rheinschiffahrtsgericht hat die Klage zu 2/5 dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt und sie im übrigen abgewiesen, das Rheinschiffahrtsobergericht hat sie ganz abgewiesen. Mit der Revision, um deren Zurückweisung die Beklagten bitten, verfolgt der Kläger seinen Klageantrag weiter.

Entscheidungsgründe:

I. Das Berufungsgericht stellt fest: Der Hansa-Schleppzug sei zunächst auf der linksrheinischen Seite, aber mehr gegen Strommitte gefahren. Als das rechtsrheinisch fahrende MS "Mia" unter Einholung der blauen Seitenflagge den Übergang nach linksrheinisch begonnen habe, seien die beiden Gegenfahrer ca. 300 m voneinander entfernt gewesen. Der Talfahrer sei mit 10 bis 12 km/h, der Bergfahrer mit höchstens 9 km/h gefahren. In der letzten Phase vor dem Unfall habe der Talfahrer stark nach Backbord gezogen; auf "Mia" sei kurz vor dem Unfall ebenfalls noch Backbordkurs gegeben worden. Der Zusammenstoß habe sich ca. 50 m aus dem linken Ufer ereignet.

Das Berufungsgericht meint in Anlehnung an einen von ihm gehörten Sachverständigen, bei einer Distanz von 300 m und einer Strombreite von ca. 350 m sei gegen den Fahrwasserwechsel von "Mia" nichts einzuwenden, auch wenn man berücksichtige, daß der Talzug wegen der Manövrierunfähigkeit von "Hansa 5" schwerfällig gewesen sei und der Schleppzugführer daher sorgfältig habe manövrieren müssen. Ein leichter Steuerbordkurs des Hansa-Zuges hätte genügt, um die Begegnung entsprechend der Weisung des Bergfahrers durchzuführen. Im Hinblick auf die für den Übergang ausreichende

Distanz und auf die genügende Manövrierfähigkeit des Hansa-Zuges stehe dem Talfahrer kein Rechtfertigungsgrund für seine Mißachtung der Kursweisung des Bergfahrers zur Seite. Den Beklagten zu 2 treffe kein Verschulden. Ein solches könne im Gegensatz zu der Ansicht des Rheinschiffahrtsgerichts nicht darin gesehen werden, daß er seinen Kurs weiterverfolgt habe, obwohl er rechtzeitig habe erkennen können, daß der Talzug seiner - des Bergfahrers - Weisung nicht folgte.

II. Nach § 37 Nr. 2 RhSchPVO dürfen beim Begegnen Fahrzeuge, deren Kurse jede Gefahr eines Zusammenstoßes ausschließen, ihren Kurs nicht in einer Weise ändern, die die Gefahr eines Zusammenstoßes herbeiführen könnte. Da der Bergfahrer "Mia" rechtsrheinisch, der Hansa-Talzug linksrheinisch fahren, schlossen ihre Kurse jede Gefahr eines Zusammenstoßes aus. Der Bergfahrer änderte seinen Kurs, als er sich anschickte, den Übergang zum linken Ufer zu machen. Es ist daher zu prüfen, ob diese Kursänderung die Gefahr eines Zusammenstoßes herbeiführen konnte. Die gesetzliche Regelung will verhindern, daß ein Fahrzeug den Kurs eines anderen Fahrzeuges schneidet und hierdurch eine Kollisionsgefahr entstehen kann. Eine solche Gefahr kann dann entstehen, wenn ein Fahrzeug in nicht ausreichender Entfernung von dem Gegenfahrer dessen Kurs kreuzt. Kommt es zu einem Zusammenstoß, so muß das den Kurs ändernde Fahrzeug beweisen, daß durch die Kursänderung keine Gefahr entstehen konnte; denn nur unter dieser Voraussetzung ist die Kursänderung erlaubt. Da die Kollisionsgefahr bei sich kreuzenden Kursen insbesondere davon abhängt, in welcher Entfernung vom Gegenfahrer das Fahrzeug seinen Kurs geändert hat, hat das kreuzende Fahrzeug die Beweislast auch für diese

Entfernung. Das Gesetz stellt ferner das Verbot der Kursänderung nicht darauf ab, ob eine Kollisionsgefahr tatsächlich besteht, sondern darauf, ob das Entstehen einer solchen Gefahr möglich ist. Im Interesse der Verkehrssicherheit ist es daher geboten, strenge Anforderungen an die Voraussetzungen zu stellen, unter denen die kreuzende Kursänderung zulässig ist.

Das Berufungsgericht hat die Distanz zwischen dem Bergfahrer und dem Talschleppzug bei Beginn des Übergangs des Bergfahrers mit "jedenfalls über 250 m, und zwar ca. 300 m" angenommen und sich dabei auf Zeugenaussagen berufen. Der Beklagte zu 2 hat selbst bei seiner polizeilichen Vernehmung die Entfernung mit ca. 200 m angegeben, sein Matrose R. [REDACTED] hat das bestätigt. Damit hat sich das Berufungsgericht, wie die Revision zutreffend rügt, nicht auseinandergesetzt. Den unter dem frischen Eindruck des Unfallgeschehens stehenden, für ihn ungünstigen Angaben des Schiffsführers kommt regelmäßig auch dann besondere Bedeutung zu, wenn die Angaben bei einer polizeilichen Vernehmung gemacht worden sind. Auch erscheint es nicht ausgeschlossen, daß das Berufungsgericht bei seiner Feststellung von einer unrichtigen Verteilung der Beweislast ausgegangen ist. Dem angefochtenen Urteil kann auch nicht klar der (vom Bergfahrer zu beweisende) Seitenabstand entnommen werden, den die Kurslinien des Bergfahrers und des Talzuges unmittelbar vor Beginn des Übergangs gebildet haben. Je größer dieser Abstand war, desto später kreuzten sich die Kurse und desto eher konnte - bei gleicher Distanz von 200 m oder 300 m - die Gefahr des Zusammenstoßes entstehen. Normalerweise mag eine Distanz von 300 m bei nicht allzu großem Seitenabstand und nicht allzu erheblicher Annäherungsgeschwindigkeit der Fahrzeuge einen gefahrlosen Über-

gang ermöglichen. Das Berufungsgericht geht von einer Annäherungsgeschwindigkeit von 20 km/h aus. Das bedeutet, daß selbst bei 300 m Distanz die Begegnung sich in weniger als einer Minute vollziehen mußte. Dazu fällt aber im vorliegenden Fall besonders ins Gewicht, daß der Gegenfahrer ein schwerfälliger Schleppzug war, der aus zwei nebeneinander gemeerten, über 900 t großen Trankmotorschiffen bestand. Es kann zugegeben werden, daß durch dessen schnelles und richtiges Überlegen und kraftvolles Handeln die Begegnung an Backbord ohne Kollision möglich gewesen wäre. Wenn aber nur unter solchen Voraussetzungen die Begegnung bei sich kreuzendem Kurs gelingen könnte, so ist eine Kursänderung nach dem Gesetz nicht erlaubt. Allein die Tatsache, daß eine Sekundenrechnung angestellt werden muß, deutet darauf hin, daß die Möglichkeit der Gefahr eines Zusammenstoßes nicht ausgeschlossen werden konnte. Die Annahme des Berufungsgerichts, ein leichter Steuerbordkurs des Talzuges hätte ausgereicht, um die Begegnung weisungsgemäß und ohne Gefahr durchzuführen, ist mangels ausreichender und einwandfreier Feststellungen nicht nachprüfbar, so daß das angefochtene Urteil keinen Bestand haben kann. Unerheblich für die Entscheidung ist, ob der Übergang an der Unfallstelle üblich ist und ob der nachfolgende Bergfahrer "Rhein-Preußen" den Bergfahrer "Mia" überholen wollte.

Hat TMS "Mia" eine nach § 37 Nr. 2 RhSchPVO verbotene Kursänderung vorgenommen, so hat sie von dem ihr nach § 38 zustehenden Kursweisungsrecht einen falschen Gebrauch gemacht. Das entbindet zwar nicht den Talfahrer von seiner nach § 39 Nr. 1 RhSchPVO bestehenden Pflicht, die Kursweisung zu befolgen, läßt aber sein Verschulden in einem wesentlich milderem Licht erscheinen, zumal er, wenn auch ohne genügende objektive Grundlage, glaubte, er könne nach § 40 Nr. 1 Abs. 3 RhSchPVO von dem Bergfahrer die Begegnung an Steuerbord verlangen.

III. Bei der Durchführung seines - sei es unzulässigen, sei es zulässigen Kreuzungsmanövers - dürfte der Schiffsführer von "Mia" seine ihm nach § 4 RhSchPVO obliegende Sorgfaltspflicht verletzt haben, wie das Rheinschiffahrtsgericht angenommen hat. Das Berufungsgericht hat festgestellt, der Schiffsführer von "Mia" habe rechtzeitig erkennen können, daß der Talzug der Kursweisung nicht folgen werde. Das Berufungsgericht hat zwar recht, daß einem Schiffsführer grundsätzlich kein Vorwurf daraus gemacht werden kann, wenn er gemäß dem Gebot des § 37 Nr. 3 RhSchPVO den in §§ 38 ff festgelegten Kurs beibehält, daß er im Gegenteil grundsätzlich verpflichtet ist, diesem Gebot Folge zu leisten. Hier liegt jedoch ein Ausnahmefall nach § 5 RhSchPVO vor. Im Verlauf der Annäherung der beteiligten Fahrzeuge erkannte der Bergfahrer, daß der Talfahrer der Kursweisung nicht folgen werde und schließlich mit seinem schwerfälligen Schleppzug auch nicht mehr folgen konnte, während es dem wendigeren Bergfahrer noch möglich war, die bei Beibehaltung seines Kurses unfehlbar drohende Kollision durch Backbordkurs zu vermeiden. Der Bergfahrer ist auch zuletzt nach Backbord ausgewichen, jedoch erst dann, als es schon zu spät war. Bei den besonderen Umständen des Falles hätte er schon nach dem ersten Backbordsignal des Talfahrers Backbordruder geben müssen. Sein Verhalten ist nicht unter dem Gesichtspunkt des Manövers des letzten Augenblicks gerechtfertigt, da ihm die immer drohender sich entwickelnde Gefahrenlage durch die Backbordsignale des Talzuges klar zum Bewußtsein gebracht wurde. Mit Recht hat das Rheinschiffahrtsgericht unter diesen Umständen dem Bergfahrer vorgeworfen, es habe sein Kursweisungsrecht mit Gewalt erzwingen wollen. Sein vernünftiger nautischer Überlegung widersprechendes Verhalten dürfte auch nicht damit entschuldigt werden können, daß 50 bis 100 m hinter dem Talzug etwa in Strommitte MS "DKD 5" zu Tal fuhr, da die Gefahr eines

Zusammenstoßes mit diesem Schiff viel geringer gewesen sein dürfte, als die Gefahr, die durch das hartnäckige Beibehalten des Kurses zwecks Backbordbegegnung entstanden ist und tatsächlich zu den Kollisionen mit dem Talzug und dem MS "DKD 5" geführt hat.

Nach alledem war das angefochtene Urteil aufzuheben und die Sache zur erneuten Verhandlung und Entscheidung an das Berufungsgericht zurückzuverweisen.

Dr. Fischer

Dr. Nörr

Liesecke

Dr. Bukow

Schulze