

17

BUNDESGERICHTSHOF 2041 013

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 172/65

URTEIL

Verkündet am

5. Februar 1968
W e r n e r
Justizsekretär
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der Firma Franz H a [REDACTED] & Cie., GmbH, D [REDACTED]-[REDACTED]
[REDACTED], vertreten durch ihre Geschäftsführung, dortselbst,

Klägerin und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

den Schiffseigentümer und Schiffsführer Wilhelm H [REDACTED],
N [REDACTED], J [REDACTED]straße [REDACTED],

Beklagten und Revisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigte: Rechtsanwälte Prof. Dr. [REDACTED]
und Dr. [REDACTED]--.

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 5. Februar 1968 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Dr. Fischer und der Bundesrichter Dr. Kuhn, Dr. Nörr, Dr. Schulze und Stimpel

für Recht erkannt:

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

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Am 4. November 1962 stießen das zu Berg fahrende, mit 369 t Benzin beladene MTS "Rheinpreußen 5" (932 t, 72,9 m Länge, 600 PS) mit dem in weitem Bogen über Backbord zu Tal wendenden Schleppzug "Anna" und "Dina" im rechtsrheinischen Fahrwasser bei km 497,2-3 (Mainz) zusammen. "Rheinpreußen 5" gehört der Klägerin und wurde von dem Schiffsführer A. [REDACTED] verantwortlich geführt. MS "Anna" (999,4 t, 74 m Länge, 800 PS, unbeladen), an dessen Backbordseite der SK "Dina" (1000 t, 74 m Länge, unbeladen) längsseits gekoppelt war, gehört dem Beklagten und wurde von ihm verantwortlich geführt. Mit der

Klage verlangt die Klägerin Ersatz ihres mit 28.139,05 DM bezifferten Schadens. Sie behauptet, der vom Beklagten geführte Schleppzug habe beim Wenden in unzulässiger Weise den Strom überquert. Der Beklagte bestreitet eigenes nautisches Verschulden. Er ist der Ansicht, die Kollision sei durch den Führer von "Rheinpreußen 5" schuldhaft herbeigeführt worden, da dieser mit fehlerhaftem Backbordkurs in den Drehkreis des wendenden Schleppzuges hineingefahren sei.

Rheinschiffahrtsgericht und Rheinschiffahrtsobergericht haben die Klage abgewiesen. Mit der Revision, um deren Zurückweisung der Beklagte bittet, verfolgt die Klägerin ihren Klageantrag weiter.

Entscheidungsgründe:

I. Das Berufungsgericht führt aus:

"Anna" habe bei einwandfreier Sicht etwa bei km 497 (491 ist offensichtlicher Schreibfehler) linksrheinisch auf der Mainzer Reede den SK "Dina" aufgenommen, sei nach Freigabe der Talfahrt durch die Mainzer Straßenbrücke (km 498,5, damals Wahrschaustation) noch eine kurze Strecke rheinaufwärts gefahren und habe dann das Wenden zu Tal über Backbord in großem Bogen begonnen, um rechtsrheinisch zu Tal zu fahren. Etwas unterhalb bei km 497,3-5 habe sich rechtsrheinisch ein Liegeplatz für Tankschiffe befunden, der mit etwa 10 bis 15 Schiffen belegt gewesen sei. Bei Beginn des Wendemanövers habe sich "Rheinpreußen 5" noch mindestens



etwa in Höhe des Fischtors (km 497,8) befunden. "Rheinpreußen 5" sei innerhalb der linken Stromhälfte gefahren und habe dem Kurs eines vorausfahrenden Bergfahrers folgen wollen. Dieser Bergfahrer (der unbestritten Backbordkurs zum rechten Ufer genommen hat) sei aber bereits oberhalb der Wendestelle gewesen, als der Schleppzug "Anna"- "Dina" über den Strom gefahren sei. Hinter "Rheinpreußen 5" sei ebenfalls Bergfahrt gefahren, die aber ihren linksrheinischen Kurs nicht geändert habe. Akustische Signale seien nicht einwandfrei auszumachen gewesen, da nach den Aussagen mehrerer Zeugen es auf dem Rhein überall gefleutet habe. Der Beklagte habe nach seiner Behauptung ein Backbord-Wendesignal und später ein Achtungssignal gegeben, das aber von "Rheinpreußen 5" nicht gehört worden sei. Die Fahrwasserbreite betrage nach Abzug der linksrheinischen Reede und des rechtsrheinischen Parkplatzes ca. 300 m. Während des Wendemanövers des Schleppzuges habe "Rheinpreußen 5" ziemlich unvermittelt Backbordkurs nach der rechtsrheinischen Seite genommen und sei dabei voll angefahren, obwohl das Wendemanöver gut erkennbar gewesen sei und rechtsrheinische Talfahrer entgegengekommen seien und obwohl auf der linksrheinischen Seite ausreichend Platz vorhanden gewesen sei. Bei der Kollision, die 100 bis 130 m aus dem rechten Ufer etwa bei km 497,2-3 stattgefunden habe, seien die Vordersteven von "Anna" und "Dina" gegen das Steuerbordvorschiff von "Rheinpreußen 5" in einem Auftreffwinkel von etwa 90° geraten. Sowohl "Rheinpreußen 5" als auch der Schleppzug seien dabei schräg zum rechten Ufer gelogen.

Bei dieser Sachlage sei ein Verschulden des Beklagten zu verneinen. Allerdings habe der Beklagte sein Wendemanöver nicht in einem engen Drehkreis ausgeführt, bei dem es nicht zum Zusammenstoß gekommen wäre, sondern sei quer über den Strom gefahren. Die Querfahrt sei aber zulässig gewesen, da MTS "Rheinpreußen 5" hierdurch nicht wesentlich in seiner Fahrt behindert worden sei. Als das Manöver des Schleppzuges vor sich gegangen sei, sei der Schleppzug nach den eigenen Angaben des Schiffsführers A [REDACTED] von "Rheinpreußen 5" noch mindestens 350 bis 400 m von "Rheinpreußen 5" entfernt gewesen. Auch wenn man davon ausgehe, daß der Führer von "Rheinpreußen 5" zunächst den Kurs des vorausfahrenden Bergfahrs verfolgt und dadurch allmählich die rechtsrheinische Seite angehalten habe, habe er doch so rechtzeitig das Manöver des Schleppzuges erkennen können, daß er sich darauf habe einstellen können. Er habe nur den ursprünglichen linksrheinischen Kurs einzuhalten oder wiederaufzunehmen brauchen. Der Beklagte habe davon ausgehen können, daß der ursprünglich noch in großer Entfernung fahrende Bergfahrer durch eine geringfügige Kursänderung in Richtung der üblicherweise linksrheinisch sich haltenden Bergfahrt ihm den üblichen, rechtsrheinisch verlaufenden Talweg freilassen werde. Der Beklagte habe auch nicht in dem Zeitpunkt, als "Rheinpreußen 5" unvermittelt das rechte Ufer stark angehalten habe, sein Manöver abbrechen können.

II. Die Revision rügt u.a., das Berufungsgericht habe keine ausreichenden Feststellungen darüber getroffen, wie es zu der Gefahrenlage gekommen sei, die dann zum Unfall geführt habe. Die Rüge hat Erfolg.

Die Aussagen der unbeteiligten Zeugen B [REDACTED] und K [REDACTED] geben für die Entscheidung dieser Frage nichts her, da sie die an der Kollision beteiligten Fahrzeuge erst beobachtet haben, als die Gefahrensituation bereits entstanden war. Der Polizeimeister B [REDACTED] von der Wasserschutzpolizeistation Mainz, der die Kollision von seiner linksrheinisch gelegenen Dienstwohnung aus gesehen hat, hat bei seiner Vernehmung im Verklarungsverfahren betont, daß die Schiffe höchstens 50 bis 100 m auseinander gewesen seien, als er beide Kollisionskurse überblickt habe. Vorher habe er sein Augenmerk nicht auf den Schleppzug gerichtet gehabt. In diesem Zeitpunkt sei der Schleppzug schräg mit dem Kopf zum rechtsrheinischen Ufer zu Tal gefahren, während das bis dahin gestreckt etwa in Strommitte hochgefahrne TMS "Rheinpreußen 5" plötzlich Backbordkurs eingeschlagen habe, um auszuweichen. Hätte der Bergfahrer seinen gestreckten Kurs beibehalten, so wäre er nach Ansicht des Zeugen mit den Hinterschiffen der Taleinheit kollidiert; nur wenn er Steuerbordkurs gewählt hätte, wäre das Manöver evtl. klargegangen. Der Schiffsführer K [REDACTED], der von seinem rechtsrheinisch liegenden Bunkerboot aus das Wendemanöver des Schleppzuges beobachtet hat, hat ausgesagt, die Schiffe seien nicht mehr weit voneinander entfernt gewesen, als er den Bergfahrer "Rheinpreußen 5" gesehen habe, der mit Backbordkurs schräg über den Strom in Richtung auf das rechtsrheinische Ufer sich dem MS "Anna" genähert habe. Er hat also den Bergfahrer erst wahrgenommen, als dieser den von B [REDACTED] bekundeten plötzlichen Backbordkurs bereits eingeschlagen hatte. Als die Fahrzeuge 50 bis 100 m voneinander entfernt waren, bestand bereits die Gefahrenlage; der Zusammenstoß hätte nur durch reaktions-

schnelles richtiges nautisches Verhalten abgewendet werden können.

Auf die Aussage des Schiffsführers A [REDACTED] von "Rheinpreußen 5", die das Berufungsgericht in diesem Zusammenhang verwertet, wird weiter unten eingegangen werden.

III. A. Verschulden des Führers des Schleppzuges "Anna" - "Dina".

Nach der ständigen Rechtsprechung des Senats, von der auch das Berufungsgericht ausgeht, muß, wenn nicht besondere Umstände das Wenden in weitem Bogen erfordern, in engem Drehkreis gewendet werden, wenn dem von einer Reede zu Tal Wendenden das Vorrecht gegenüber der durchgehenden Schifffahrt nach §§ 47 Nr. 2, 46 RhSchPVO zustehen soll; nur dann kann der Wendende von der durchgehenden Schifffahrt verlangen, daß sie eine sofortige und wesentliche Fahrtbehinderung in Kauf nimmt. Wird ohne das Vorliegen solcher Umstände, die der Wendende zu beweisen hat, in weitem Bogen gewendet, so wird das Wenden zur Querfahrt, die nur unter den Voraussetzungen der §§ 49 Nr. 1, 47 Nr. 1 zulässig ist. Die durchgehende Schifffahrt darf von dem Querfahrenden weder zu einem sofortigen Handels gezwungen sein noch darf sie in ihrer Fahrt wesentlich beeinträchtigt werden (vgl. BGH VersR 1960, 535, 536 f; 1961, 881; 1087 f; 1962, 417 f; 1964, 1169 f; 1966, 465).

Der Schleppzug hat nicht in engem Drehkreis gewendet, sondern ist in weitem Bogen nach rechts-rheinisch gefahren. Besondere Umstände, die ihn zu dieser Fahrweise genötigt hätten, hat der Beklagte nicht bewiesen. Ein solcher Umstand ist nicht, daß die Talfahrt etwa üblicherweise das rechte Fahrwasser benutzt (BGH VersR 1967, 276). Zutreffend hat das Wasser- und Schiffsahrtsamt Mainz in seiner gutachtlichen Stellungnahme vom 7. April 1965 darauf hingewiesen, daß sich der Schiffsführer beim Wenden zu Tal von der Reede Mainz nach der jeweiligen Situation und den allgemeinen Verkehrsregeln richtet. Ein besonderer Umstand ist auch nicht, daß der Schleppzug in der über einen Kilometer vom Unfallort entfernten Mainzer Straßenbrücke die rechte Brückendurchfahrt zu benutzen hatte. Der beklagte Schleppzugführer hat daher eine Querfahrt vorgenommen. Das nimmt auch das Berufungsgericht an. Es hat aber keine ausreichenden Feststellungen für die Zulässigkeit der Querfahrt getroffen. Das Gericht beruft sich auf die eigenen Angaben des Schiffsführers A [REDACTED] von "Rheinpreußen 5", der bekundet habe, als das Manöver des Schleppzuges vor sich gegangen sei, seien die Fahrzeuge noch 350 bis 400 m voneinander entfernt gewesen. Daraus schließt das Berufungsgericht, der Bergfahrer habe genügend Zeit gehabt, sich auf die Querfahrt des Schleppzuges einzustellen. So hat aber A [REDACTED] im Verklarungsverfahren nicht ausgesagt. Vielmehr hat er bekundet:

" Als MS "Anna" das Wendenmanöver einleitete, lag er noch ca. 350 - 400 m - in Stromrichtung gesehen - oberhalb von mir. "

Geht man von dieser Aussage aus, so kann die Zulässigkeit der Querfahrt nicht ohne weiteres bejaht werden. Entscheidend fällt ins Gewicht, daß bei Beginn eines Wendemanövers, wenn nicht besondere Umstände gegeben sind, die durchgehende Schifffahrt nicht erkennen kann, ob das Wenden in kurzem oder weitem Bogen ausgeführt wird. Die Verkehrssicherheit verlangt aber Klarheit. Gerade deswegen ist der Grundsatz des Wendens in engem Drehkreis aufgestellt, damit die durchgehende Schifffahrt sich auf das zu erwartende Verhalten des von einer Reede Ablegenden einstellen kann. Es geht nicht an, daß dieser Grundsatz durch die Berufung auf sogenannte übliche Kurse verwässert wird, da über den üblichen Fahrtweg vielfach Streit besteht und ein erheblicher Unsicherheitsfaktor entstehen würde, wollte man auf den üblichen Kurs entscheidendes Gewicht legen, ganz abgesehen davon, daß die Rheinschifffahrtspolizeiverordnung die Einhaltung des üblichen Kurses nicht vorschreibt. Als daher der Beklagte in 350 bis 400 m Höhenabstand vom Bergfahrer sein Wendemanöver einleitete, mußte er sich fragen, ob die von ihm beabsichtigte Querfahrt den Bergfahrer wesentlich in seiner Fahrt behindern und in ihm Unsicherheit über den vom Wendenden beabsichtigten Fahrtweg hervorrufen könnte. Konnte die Frage vom Standpunkt des Beklagten aus nicht unbedenklich bejaht werden, so durfte er mit seinem ziemlich schwerfälligen Schleppzug nicht in größerem Bogen als unbedingt erforderlich wenden. Für die Beantwortung der Frage ist von Bedeutung, wo sich der Bergfahrer in diesem Zeitpunkt befand (noch in der linken Fahrwasserhülfe oder bereits in Fahrwassermitte); u.U.

17

auch, ob er in diesem Zeitpunkt geradeaus oder mit leichtem Backbordkurs fuhr. Der Beklagte mußte die Geschwindigkeit des Bergfahrs und seine eigene Geschwindigkeit berücksichtigen, dabei besonders beachten, daß sein längsseits gekoppelter Schleppzug während des Querens erheblich zu Tal abgetrieben werden würde, wenn er nicht das Abtreiben dadurch verhinderte, daß er beim Queren die Köpfe seines Schleppzuges nach Oberstrom richtete. Insbesondere mußte aber der Beklagte darauf achten, daß der Bergfahrer davon auszugehen hatte, daß er, der Beklagte, in kurzem Bogen wenden würde, und dem Bergfahrer seine, des Beklagten, Querfahrt-Absicht erst dann mit Sicherheit erkennbar werden würde, wenn der Schleppzug nahezu den Schnittpunkt der sich kreuzenden Kurse erreichen würde. Allein dieser letztere Zeitpunkt ist entscheidend für die Frage, ob dann die Fortsetzung der Querfahrt des Beklagten deshalb erlaubt war, weil sie ein sofortiges Handeln des Bergfahrs nicht erforderte und seine Fahrt nicht wesentlich beeinträchtigte. Unter dieser rechtlichen Beurteilung wird das Berufungsgericht seine Feststellungen treffen müssen; soweit ausreichende Feststellungen nicht möglich sind, geht das zu Lasten des Querfahrs (BGH VersR 1960, 535, 537; 1962, 417, 418).

Auch bei zulässiger Querfahrt kann, was ebenfalls zu prüfen sein wird, ein unter § 4 RhSchPVO fallendes Verschulden des Schleppzugführers darin liegen, daß er während der Querfahrt trotz der Annäherung des Bergfahrs begonnen hat, Talkurs einzuschlagen, statt den Kopf seines Schleppzuges nach Oberstrom zu richten.

B. Verschulden des Bergfahrs "Rheinpreußen 5".

Ein solches Verschulden könnte dann vorliegen, wenn der Bergfahrer vor Wendebeginn in einer Entfernung von 350 bis 400 m seinen Kurs geradeaus an der Grenze des linken Fahrwassers fuhr und bei Wendebeginn Backbordkurs einschlug. In diesem Falle konnte der Bergfahrer seine Geradeaus-Fahrt beibehalten, da sie die Gefahr eines Zusammenstoßes mit dem wendenden Schleppzug ausschloß (vgl. BGH VersR 1966, 465). Dagegen kann ein Verschulden des Bergfahrs nicht darin gesehen werden, daß er etwa beim Wendebeginn in Strommitte geradeaus oder mit leichtem Backbordkurs fuhr und diesen Kurs zunächst beibehielt, da er davon ausgehen konnte und mußte, daß der Schleppzug in kurzem Drehkreis wenden würde, die Kurse sich also entweder überhaupt nicht oder jedenfalls dann nicht schneiden würden, wenn er, der Bergfahrer, durch Einschlagen des Backbordkurses sich aus dem engen Drehkreis des Wendenden heraushalten würde. Als in ihm jedoch Zweifel über die Kursabsicht des Schleppzuges auftauchten, war es nautisch fehlerhaft und vorwerfbar, daß er seine Fahrt fortsetzte und durch die immer größere Annäherung an den Schleppzug die Gefahr des Zusammenstoßes erhöhte. Zum mindesten mußte er, wenn er schon seinen Backbordkurs fortsetzen wollte, seine Absicht nach § 24 Nr. 1 c RhSchPVO durch Abgabe eines Backbord-schallsignals klarstellen (BGH VersR 1967, 676, 678). Schuldhaft war auch, wenn der Bergfahrer in 50 bis 100 m Abstand vom Schleppzug mit voller Kraft stark nach Backbord fuhr. Entgegen der Ansicht der Revision kann von einem entschuldbaren falschen Handeln im letz-

At

ten Augenblick nach den Umständen des Falles nicht gesprochen werden. Denn der Bergfahrer war durch die Entwicklung der Verkehrslage auf die Gefahr vorbereitet, er ist nicht überrascht worden. Es war auch eindeutig für ihn, daß in 50 bis 100 m Abstand nur ein Ausweichen nach Steuerbord den Zusammenstoß verhindern oder seine Folgen vermindern konnte. Denn bei seiner nautischen Erfahrung, die vorauszusetzen ist, mußte er erkennen, daß bei diesem Abstand der ziemlich schwerfällige Schleppzug keine Begegnung an Steuerbord mehr vornehmen konnte. Jedoch wird zu prüfen sein, ob bei diesem Abstand ein sofortiges Steuerbordmanöver von "Rheinpreußen 5" die Kollision noch hätte verhindern oder wenigstens abschwächen können.

Das Berufungsgericht wird ferner gegebenenfalls zu prüfen haben, ob der Beklagte, wie er behauptet hat, rechtzeitig Wendesignal und während seiner Querfahrt Achtungssignal (vgl. dazu BGH VersR 1960, 535, 536) gegeben hat. Falls dies festgestellt wird, ist zu prüfen, ob der Zusammenstoß dadurch mitverursacht wurde, daß man auf "Rheinpreußen 5" diese Signale nicht gehört hat. Da man auf "Rheinpreußen 5" kein Besatzungsmitglied zur Beobachtung von Signalen, entfernt vom eigenen Motorengeräusch, aufgestellt hat, kann das Nichtthören der etwaigen Signale nicht mit der Feststellung entschuldigt werden, daß es "überall fleutete" (vgl. BGH VersR 1965, 251 f, 1967, 676, 677). Dagegen hat das Berufungsgericht nach den Umständen des Falles dem (nach § 25 RhSchPVO verbotenen) Setzen der Begegnungsflagge von "Rheinpreußen 5" auf Halbmast zu Recht keine Bedeutung beigelegt.

IV. Nach alledem war das angefochtene Urteil aufzuheben und die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung an das Berufungsgericht zurückzuverweisen. Ihm war auch die Entscheidung über die Kosten des Revisionsverfahrens zu überlassen.

Dr. Fischer Dr. Kuhn Dr. Nörr
Dr. Schulze Stimpel