

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 181/65

URTEIL

Verkündet am

25. September 1967

Heil,
Justizobersekretär

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

- 1) der Firma S [REDACTED] - und I [REDACTED] transport GmbH in M [REDACTED] /Ruhr,
W [REDACTED] Straße [REDACTED],
- 2)
- 3) des Matrosen Sime D [REDACTED], bei der Beklagten zu 1),
Beklagte und Revisionskläger,
- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

die Firma B [REDACTED] Tankschiffahrt-AG in Ba [REDACTED] [REDACTED], vertreten durch
ihren Vorstand,

Klägerin und Revisionsbeklagte,

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

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 25. September 1967 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Dr. Fischer und der Bundesrichter Dr. Kuhn, Dr. Nörr, Liesecke und Stimpel

für Recht erkannt:

Die Revision der Beklagten zu 1 und 3 gegen das Urteil des Rheinschiffahrtsobergerichts Köln vom 27. Juli 1965 wird zurückgewiesen.

Die Kosten des Revisionsverfahrens werden den Beklagten zu 1 und 3 als Gesamtschuldnern auferlegt.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Klägerin ist Eignerin des MTS "Piz la Ma [REDACTED]" (im folgenden als "Ma [REDACTED]" bezeichnet) und macht mit der Klage Schadensersatzansprüche in Höhe von 43.832,36 DM nebst Zinsen wegen Schäden geltend, die ihr am 14. März 1962 durch die Beschädigung ihres Motortankschiffs bei einer Kollision im Bopparder Hamm mit dem MTS "Hugo St [REDACTED] Persönlich GmbH 1" (im folgenden als "St [REDACTED] 1" bezeichnet) erwachsen sind. "St [REDACTED] 1" gehörte damals der Beklagten zu 1 und wurde von ihr in Kenntnis des Unfalls und seiner Folgen zu neuen Reisen ausgesandt. Der Beklagte zu 3 war Matrose auf "St [REDACTED] 1" und führte zur Unfallzeit das Ruder.

MTS "St [REDACTED] 1" (996 t, 63 m lang, 8,20 m breit, 750 PS) befand sich am Unfalltage, fast voll beladen, auf

der Bergfahrt, während MTS "Ma[REDACTED]" (1.808 t, 94,78 m lang, 11,04 m breit, 2 x 750 PS) leer zu Tal kam. Ihm voraus fuhr ein Talzug mit einer Länge, bestehend aus dem schleppenden MS "H[REDACTED] Kurier [REDACTED]" und den leeren Anhängerkähnen "Ma[REDACTED]" backbords, "D[REDACTED]" steuerbords. "St[REDACTED] 1" wies den Talfahrern den Weg zur Begegnung an Steuerbord. Nachdem "St[REDACTED] 1" den H[REDACTED]-Schleppzug Steuerbord an Steuerbord passiert hatte, kam es bei der folgenden Steuerbord-Begegnung mit "Ma[REDACTED]" zum Zusammenstoß, bei dem beide Fahrzeuge an ihrer Steuerbordseite beschädigt wurden. Sonstige Schifffahrt befand sich nicht im näheren Bereich der Unfallstelle. Der Wasserstand war sehr günstig (Kauber Pegel 2,78 m).

Die Klägerin behauptet, "St[REDACTED] 1" sei nicht der - talwärts gesehen - rechten Stromkrümmung gefolgt, sondern geradeaus gefahren, habe plötzlich Steuerbordkurs genommen und sei dadurch gegen "Ma[REDACTED]" geraten. Das bestreiten die Beklagten. Sie behaupten, "Ma[REDACTED]", die den vor ihr fahrenden Talzug an dessen Steuerbordseite habe überholen wollen, sei zu spät nach Backbord ausgewichen.

Das Rheinschiffahrtsgericht hat die Klage im vollen Umfang, das Rheinschiffahrtsobergericht hat sie zu 2/3 dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt und sie im übrigen abgewiesen. Mit der Revision wollen die Beklagten die Abweisung der Klage im vollen Umfang erreichen. Die Klägerin bittet um Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe:

I. Im angefochtenen Urteil wird unter eingehender Beweiswürdigung ausgeführt:



Nachdem "St[REDACTED] 1" den H[REDACTED]-Talzug passiert gehabt habe, sei sie 100 m oberhalb der (rechtsrheinischen) roten Fahrwassertonne, also bei km 573,5, wo der rechtsrheinische Osterspaier Grund bereits zu Ende gewesen sei, in ihrer bisherigen Richtung geradeaus weitergefahren. Dieser Kurs sei fehlerhaft gewesen, weil er mit der eigenen Weisung der zu Berg fahrenden "St[REDACTED] 1" zur Begegnung Steuerbord an Steuerbord nicht im Einklang gestanden habe. Der fehlerhafte Kurs sei dadurch zu erklären, daß der das Ruder führende Beklagte zu 3 - offensichtlich infolge mangelnder Kenntnis des Unfallreviers - geglaubt habe, immer noch bei der Umfahrung des Grundes zu sein. So habe er seinen Kurs in Strommitte sogar mit leichter Schräglage nach Steuerbord fortgesetzt. Etwa 80 bis 100 m vor "Ma[REDACTED]", die in bedrohlicher Schräglage auf "St[REDACTED] 1" zugetrieben sei, sei "St[REDACTED] 1" plötzlich mit dem Kopf weiter nach Steuerbord abgegangen, obwohl von dem Bergfahrer gerade noch ein Backbordsignal abgegeben worden war. Dabei sei die Maschine auf "St[REDACTED] 1" gedrosselt worden. Der Beklagte zu 3 habe deshalb nach Steuerbord ausweichen wollen, weil er durch die Fahrweise des Talmotors irritiert worden sei; er habe befürchtet, auf "Ma[REDACTED]" habe man das Signal zur Begegnung an Steuerbord nicht verstanden, und angenommen, "Ma[REDACTED]" wolle auf seiner Backbordseite vorbeifahren. Diesen Eindruck habe auch der Schleppzugführer des H[REDACTED]-Zuges gehabt. Erst ganz spät habe der Beklagte zu 3 noch versucht, nach Backbord auszuweichen. So sei "St[REDACTED] 1" in Schräglage zum linken Ufer hin etwa bei km 573,4 70 bis 100 m aus dem linken Ufer in spitzem Winkel mit "Ma[REDACTED]" zusammengestoßen.

Ob der Talfahrer "Ma[REDACTED]" sich von vorneherein zu sehr im üblichen Weg der Bergfahrt bewegt habe, könne dahingestellt bleiben. Auf jeden Fall habe er in dem freien

Begegnungsraum insoweit nach Backbord halten müssen, daß jede Gefahr einer Irritierung des Bergfahrrers und einer Kollision ausgeschlossen gewesen wäre. Daran habe es "Ma [REDACTED]" fehlen lassen. Dabei hätte dazu um so mehr Anlaß bestanden, als dem Schiffsführer von "Ma [REDACTED]" selbst die ungewöhnliche, ziemlich Steuerbord haltende Fahrweise des Bergfahrrers aufgefallen sei. Erst kurz vor dem Zusammenstoß habe "Ma [REDACTED]" Kurs nach Backbord genommen. Zu einem wirksamen Ausweichen nach Backbord sei es nicht mehr gekommen. Darüber hinaus habe die Führung von "Ma [REDACTED]" den Bergfahrer unsicher gemacht, weil "Ma [REDACTED]" in Schräglage, mit dem Kopf auf "St [REDACTED] 1" gerichtet, geraten sei. Diese Lage sei nicht durch den Hang bedingt gewesen, sondern darauf zurückzuführen, daß "Ma [REDACTED]" ausgerechnet im Bereich des Osterspaier Grundes den vorausfahrenden Haniel-Schleppzug an dessen Steuerbordseite habe überholen wollen. Als man auf "Ma [REDACTED]" reichlich spät den Bergfahrer "St [REDACTED] 1" erkannt habe, sei man genötigt gewesen, kräftig abzustoppen, so daß das Schiff besonders mit seinem Achterschiff in den Hang gefallen und damit eine erheblich mehr als übliche Schräglage erhalten habe. Dadurch habe "Ma [REDACTED]" den Bergfahrer irritiert und in ihm den begründeten Eindruck erweckt, der Talfahrer wolle an seiner Backbordseite vorbeifahren. Nicht geklärt sei, ob der Talfahrer die blaue Seitenflagge zu spät oder nicht ordnungsgemäß gesetzt habe.

Das Verschulden des Bergfahrrers sei doppelt so hoch zu bewerten als das des Talfahrrers.

II. Das Rheinschiffahrtsobergericht hat seine Feststellungen ohne Rechtsfehler getroffen. Seinen rechtlichen Schlußfolgerungen tritt das Revisionsgericht in vollem Umfange bei. Die Revisionsangriffe sind nicht begründet.

1. Verschulden der Schiffsführung des Bergfahrrers
"St [REDACTED] 1".

Die Führung von "St [REDACTED] 1" hat gegen das Kursänderungsverbot des § 37 Nr. 3 RhSchPVO verstoßen. Unter Kurs i.S. dieser Vorschrift ist nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes (VersR 1959, 608, 609 f; 1962, 320, 321; 1964, 184, 186) nicht die Lage und Richtung des Schiffes im Zeitpunkt der Zeichengebung, sondern der Fahrtweg zu verstehen, den das Schiff nach nautischen Grundsätzen zur gefahrlosen Vorbeifahrt einzuschlagen hat. Dies verkennt die Revision, wenn sie meint, "St [REDACTED] 1" sei nicht verpflichtet gewesen, den üblichen Weg der Bergfahrt einzuhalten, es komme ausschließlich darauf an, ob der Bergfahrer dem Talfahrer einen geeigneten Weg zum Begegnen freigelassen habe. Die Vorschriften des § 37 Nr. 2 und 3 RhSchPVO wollen im Interesse der Verkehrssicherheit klare Verhältnisse schaffen. Das Verbot der Kursänderung bezweckt, jede Gefahr eines Zusammenstoßes zu verhindern und die Zweifel anderer Verkehrsteilnehmer über den Fahrtweg, den das Schiff einschlagen werde, auszuschließen. Diese sollen sich darauf verlassen können, daß das Schiff in dem Fahrtweg verbleibt, in dem es sich im Zeitpunkt der Zeichengebung befindet, und, falls dieser Fahrtweg die Gefahr eines Zusammenstoßes herbeiführen könnte (Kollisionskurs), entsprechend der Zeichengebung den Fahrtweg einschlägt, der eine solche Gefahr ausschließt (sofern der ausweichpflichtige andere Verkehrsteilnehmer nicht oder nicht genügend ausweichen kann oder nicht rechtzeitig ausweicht). Hiernach ist eine solche Kursänderung, die die Gefahr eines Zusammenstoßes herbeiführen könnte oder die in einem anderen Verkehrsteilnehmer Zweifel über den Fahrtweg, den das Schiff einschlagen werde, hervorrufen könnte, auch dann verboten, wenn an und für sich für den anderen noch ein geeig-

neter Weg verbleibt, und auch dann, wenn das Schiff seine Fahrwasserhälfte noch nicht verläßt.

Der Bergfahrer "St[REDACTED] 1" ist bei der Umfahrung des Osterspaier Grundes an der rechten Fahrwassergrenze, die dort wegen des Grundes in Strommitte verläuft, gefahren. Sein "Kurs" i.S. des § 37 Nr. 3 RhSchPVO verlief entsprechend der von ihm der Talfahrt gegebenen Weisung an der rechten Fahrwassergrenze. Diesen Kurs hätte er beibehalten müssen, als der Grund zu Ende war und die Fahrwassergrenze nunmehr näher am rechten Ufer verlief. Um seinen Fahrtweg an der rechten Fahrwassergrenze fortzusetzen, hätte daher "St[REDACTED] 1" nach Backbord gehen müssen. Das hat ihr Rudergänger, der Beklagte zu 3, nicht getan; er ist vielmehr geradeaus in Strommitte, die nun nicht mehr mit der rechten Fahrwassergrenze zusammenfiel, weitergefahren. Damit hat er seinen Kurs nach Steuerbord in Richtung des vom Talfahrer "Ma[REDACTED]" zu befahrenden Fahrtweges geändert. Das war verboten. Die etwaige Unkenntnis des Beklagten zu 3 über die Lage und Ausdehnung des Osterspaier Grundes kann ihn nicht entschuldigen. "St[REDACTED] 1" mußte auch dann entsprechend ihrer Weisung an der rechten Fahrwassergrenze verbleiben, wenn sich der Talfahrer, was nicht festgestellt ist, dort befunden haben sollte. Nur wenn ausnahmsweise besondere Umstände i.S. des § 5 RhSchPVO vorliegen, kann ein Verhalten des Bergfahrers, das seiner eigenen Weisung widerspricht, gerechtfertigt oder wenigstens entschuldbar sein. Solche Umstände liegen aber nach dem vom Berufungsgericht festgestellten Sachverhalt nicht vor; jedenfalls sind sie von den Beklagten nicht substantiiert behauptet, geschweige denn bewiesen. Die Meinung der Revision, das Berufungsgericht verlange, daß "St[REDACTED] 1" in die vom Talfahrer eingehaltene Fahrtrichtung hätte abweichen sollen, ist unverständlich. Hätte "St[REDACTED] 1" von

km 573,5 an die Fahrt an der rechten Fahrwassergrenze beibehalten, statt in Richtung Fahrwassermitte zu fahren, so wäre es zu der Kollision 70 bis 100 m aus dem linken Ufer nicht gekommen.

An die Feststellung im angefochtenen Urteil, es sei ungeklärt geblieben, ob auf "Ma [REDACTED]" die blaue Seitenflagge rechtzeitig und ordnungsgemäß gesetzt gewesen sei, ist das Revisionsgericht gebunden.

Richtig ist, daß das Unfallgeschehen verhältnismäßig schnell verlaufen ist und daß die Fahrweise von "Ma [REDACTED]" den Führer von "St [REDACTED] 1" irritiert hat. Das kann ihn aber nicht entlasten. Hätte er entsprechend seiner Kursweisung seine Fahrt an der rechten Fahrwassergrenze fortgesetzt, so hätten in ihm Zweifel über die Fahrweise von "Ma [REDACTED]" überhaupt nicht aufkommen können.

2. Verschulden der Schiffsführung von "Ma [REDACTED]".

Ohne Rechtsfehler hat das Berufungsgericht das Verschulden der Führung von "Ma [REDACTED]", die den Bergfahrer "reichlich spät" erkannt habe, darin gesehen, daß "Ma [REDACTED]" erst kurz vor dem Zusammenstoß nach Backbord ausgewichen sei und durch seine bis zu diesem Ausweichen nach Steuerbord gerichtete Schräglage den Eindruck hervorgerufen habe, "Ma [REDACTED]" wolle den Entgegenkommer entgegen dessen Weisung an Backbord passieren, wodurch dieser irritiert worden sei. Auch die Ausführungen des angefochtenen Urteils, die starke Schräglage sei entgegen der Behauptung der Klägerin nicht durch den Hang bedingt gewesen, lassen einen Rechtsirrtum nicht erkennen. Die Führung von "Ma [REDACTED]" hat hierdurch gegen § 39 Nr. 1 RhSchPVO verstoßen und ihre nautische Sorgfaltspflicht (§ 4 RhSchPVO, § 276 BGB) verletzt.

3. Schuldabwägung.

Beide Schiffsführer sind nicht den vom Bergfahrer gewiesenen Weg gefahren. "St[REDACTED] 1" hat nicht den Kurs an der rechten Fahrwassergrenze beibehalten und ist erst im letzten Augenblick nach Backbord ausgewichen. Auch "Ma[REDACTED]" hat nicht rechtzeitig Backbordkurs eingeschlagen, sondern ist erst kurz vor dem Zusammenstoß nach Backbord ausgewichen. Das überwiegende Verschulden der Führung von "St[REDACTED] 1" sieht das Berufungsgericht darin, daß sie, nachdem sie schon zunächst unzureichend nach Backbord beigegangen sei, dann unter grobem Verstoß gegen die grundlegenden Begegnungsregeln kurz vor dem Talfahrer den festgelegten und noch durch Backbordsignal bekräftigten Kurs gewechselt habe. Zwar ist der Revision zuzugeben, daß angesichts der Fahrweise von "Ma[REDACTED]" und des sich schnell abspielenden Unfallgeschehens von einem großen Verstoß des Bergfahrers nicht gesprochen werden kann. Trotzdem überwiegt sein Verschulden, weil erst durch seine eigene falsche Fahrweise in ihm Zweifel über die Kursabsichten von "Ma[REDACTED]" aufkommen konnten.

III. Hiernach war die Revision zurückzuweisen. Der Kostenausspruch gründet sich auf §§ 97 Abs. 1, 100 Abs. 4 ZPO.

Dr.Fischer Dr.Kuhn Dr.Nörr Liesecke Stimpel