

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 243/ 64

URTEIL

Verkündet am

16. Januar 1967
Heil,
Justizobersekretär
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

1. der D[REDACTED], Brennstoffhandel-GmbH in Du[REDACTED], Sch[REDACTED]-
straße [REDACTED], vertreten durch ihre Geschäftsführer, daselbst,
2. des Schiffsführers Heinrich Br[REDACTED] vom MS "D[REDACTED]" aus
Du[REDACTED]-Ru[REDACTED], Am[REDACTED]straße [REDACTED],

Beklagten und Revisionskläger,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

gegen

die J[REDACTED] et Ju[REDACTED], Kasko-Versicherungs-Gesellschaft auf
Gegenseitigkeit in Ma[REDACTED], Lu[REDACTED], vertreten durch
ihren Vorstand, daselbst,

Klägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] - .

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 16. Januar 1967 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Dr. Fischer und der Bundesrichter Dr. Nörr, Liesecke, Dr. Schulze und Fleck

für Recht erkannt:

Die Revision der Beklagten gegen das Urteil des Rheinschiffahrtsobergerichts in Köln vom 20. Oktober 1964 wird zurückgewiesen.

Die Kosten des Revisionsverfahrens werden den Beklagten als Gesamtschuldnern auferlegt.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Klägerin nimmt die Beklagten auf Schadensersatz in Höhe von 52.273,65 DM aus einem Schiffsunfall in Anspruch, der sich am 11. August 1962 gegen 14.45 Uhr auf dem Rhein im Bereich des Strkm [REDACTED], 2 ereignet hat. Sie ist der Versicherer des 1.449 t großen, 800 PS starken und 85 m langen MS "Ad[REDACTED] A[REDACTED]". Verantwortlicher Führer dieses Schiffes war zur Zeit des Unfalls der Schiffsführer B[REDACTED]. Der Beklagten zu 1 gehört das 583 t große, 375 PS starke und 61,98 m lange MS "D[REDACTED]", das vom Beklagten zu 2, dem Schiffsführer Br[REDACTED], verantwortlich geführt wurde.

MS "D[REDACTED]", das im Ne[REDACTED] Stromarm geladen hatte, ließ sich über Steuer in dem Stromarm hinuntertreiben, weil Schiffsführer Br[REDACTED] am Ende des We[REDACTED] W[REDACTED]

(1km [REDACTED],075) wenden wollte. Während dann MS "D[REDACTED]" über Steuerbord zu Tal wendete, stieß es mit dem zu Berg kommenden, beladenen MS "Ad[REDACTED] A[REDACTED]" zusammen, wobei das Steuerbordvorschiff von "D[REDACTED]" gegen das Backbordvorschiff von "Ad[REDACTED] A[REDACTED]" geriet. Beide Schiffe wurden erheblich beschädigt. Nach der Kollision ist "D[REDACTED]" auf weitere Reisen ausgesandt worden.

Die Klägerin hält das Wendemanöver für unzulässig, da es in zu geringem Abstand von dem Bergfahrer begonnen und in Querfahrt durchgeführt worden sei; auch meint sie, es hätte entweder über Backbord oder in kurzem Bogen über Steuerbord ausgeführt werden müssen. Die Beklagten haben das bestritten; sie messen der Schiffsführung von "Ad[REDACTED] A[REDACTED]" die Alleinschuld an dem Zusammenstoß bei, weil sie infolge Unaufmerksamkeit keine Rücksicht auf das wendende Schiff genommen, insbesondere den Kurs nach Steuerbord eingeschlagen habe, obwohl man sich über eine Begegnung an der Steuerbordseite verständigt gehabt habe.

Das Rheinschiffahrtsgericht in St. G[REDACTED] hat die Klage abgewiesen, das Rheinschiffahrtsobergericht hat sie dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Mit der Revision, um deren Zurückweisung die Klägerin bittet, wollen die Beklagten die Wiederherstellung des erstrichterlichen Urteils erreichen.

Entscheidungsgründe:

A. Verschulden des wendenden MS "D[REDACTED]"

I. Zulässigkeit des Manövers von "D[REDACTED]"

Das Berufungsgericht hat die Frage der Zulässigkeit des Wendemanövers von "D[REDACTED]" nach § 47 Nr. 1 RhSchPVO



beurteilt. Die Revision meint, es hätte die Nr. 2 dieser Vorschrift angewendet werden müssen, da sich der Unfall auf der Reede von Ne[REDACTED] abgespielt habe, auch "D[REDACTED]" von einem üblichen Lade- und Löschplatz abgefahren sei. Das ist nicht richtig. Bei Ne[REDACTED] befindet sich keine Reede (§§ 99 f RhSchPVO i.Vbdg. mit den Vorschriften für die Reeden auf dem Rhein, BGBI 1955 II 598, 921); auch ist "D[REDACTED]" nicht von einem üblichen Lade- und Löschplatz abgefahren, sondern hat sich mehrere hundert Meter über Steuer treiben lassen und hat dann im Strom mit dem Wenden begonnen. Das Wendemanöver von "D[REDACTED]" ist daher im angefochtenen Urteil mit Recht nach § 47 Nr. 1 RhSchPVO beurteilt worden.

Zutreffend geht das Berufungsgericht davon aus, die Interessenten von "D[REDACTED]" hätten zu beweisen, das Wendemanöver sei in einem solchen Abstand von dem Bergfahrer "Ad[REDACTED] A[REDACTED]" begonnen worden, daß dieser nicht unvermittelt seine Geschwindigkeit habe vermindern oder seinen Kurs habe ändern müssen (BGH VersR 1962, 417; BGHUrteile vom 17. Oktober 1966 II ZR 162, 163/64). Diesen Beweis hält das Berufungsgericht nicht für erbracht. Allenfalls, so meint das Berufungsgericht, sei die Feststellung gerechtfertigt, daß MS "D[REDACTED]" bei Beginn seines Wendemanövers mindestens 200 m von dem Bergfahrer "Ad[REDACTED] A[REDACTED]" entfernt gewesen sei. Dieser Abstand habe für ein gefahrloses Wenden nicht genügt, da jedenfalls eine Gefahrenlage entstanden sei, wenn der Bergfahrer nicht sofort reagierte, darüber hinaus es aber äußerst fraglich sei, ob durch ein zeitgerechtes Abstoppen und Zurückschlagen des Bergfahrers die Kollision hätte verhindert werden können.

Den Ausführungen im angefochtenen Urteil ist zu entnehmen, daß die Behauptung der Interessenten von "D■■■", der Abstand habe bei Wendebeginn mehr als 200 m betragen, nicht für bewiesen erachtet worden ist. Dagegen wendet sich die Revision mit verschiedenen Rügen, die jedoch nicht begründet sind.

a) Die Revision behauptet, MS "D■■■" habe vom Beginn des Wendens bis zur Kollision eine Strecke von 250 m zurückgelegt. Da der Bergfahrer "Ad■■■ A■■■" mit der dreifachen Geschwindigkeit von "D■■■" gefahren sei, müsse er unter Berücksichtigung des Umstandes, daß er auf die letzten 150 m zurückgeschlagen habe, bei Wendebeginn mindestens 400 m entfernt gewesen sein. Für die Behauptung der Revision, "D■■■" habe 250 m zurückgelegt, fehlt es an jedem Beweis. Aus der Unfallskizze (Bl.2 StrA), auf die sich die Revision beruft, ergibt sich - abgesehen davon, ob diese Skizze ein geeignetes Beweismittel ist - das nicht. Die Kollisionsstelle liegt nach der Feststellung des Berufungsgerichts zwischen km ■■■,2 und ■■■,3. Wie weit MS "D■■■" sich hat treiben lassen und wo es mit dem Wenden begann, steht nicht fest. Die Wahrscheinlichkeit spricht dafür, daß diese Stelle nicht unerheblich unterhalb der Werthspitze liegt, da man auf "D■■■" erst von dort aus den Überblick auf etwaige Talfahrt aus dem Hauptarm des Rheinstromes gewinnen konnte. Ein Wenden unmittelbar unterhalb der Werthspitze wäre nautisch fehlerhaft gewesen. Das non liquet geht zu Lasten der Interessenten von "D■■■". Wird weiter berücksichtigt, daß "D■■■" im stillen Wasser wendete und der Bergfahrer auf den letzten 150 m zurückschlug, so können gegen die Annahme des Berufungsgerichts, der Beweis über einen größeren Abstand als 200 m sei nicht erbracht, rechtliche Bedenken nicht erhoben werden.

b) Es stand im Ermessen des Berufungsgerichts, ob es dem Antrag auf wiederholte Vernehmung von Zeugen stattgeben wollte (§ 398 ZPO). Um eine wiederholte Beweisaufnahme handelt es sich auch, wenn Zeugen, die bereits im Verklarungsverfahren vernommen worden sind, nochmals vernommen werden sollen (BGH VersR 1964, 1293). Das Berufungsgericht brauchte Zeugen auch nicht deshalb erneut zu vernehmen, weil es ihre Aussagen anders würdigte als das Rheinschiff-fahrtsgericht. Denn die Zeugen waren nicht vom Erstrichter, sondern von dem ersuchten Rheinschiffahrtsgericht in Duis-burg-Ruhrort vernommen worden, so daß die Beurteilung der Zeugenaussagen durch den Erstrichter nicht auf einem per-sönlichen Eindruck von den Zeugen beruht.

c) Mit im Parallelprozeß eingereichtem Schriftsatz vom 17. September 1963 hatten, wie die Revision ausführt, die Interessenten von "D. ■" gebeten, "als weiteren Zeugen den Matrosen Wilfried Z. ■ von MS 'R. ■' von Be. ■' zu hören". Aus diesem Beweisangebot ergibt sich nichts dafür, daß dieser Zeuge etwas über die hier in Frage stehende Entfernung bekunden könnte. Der allgemein gehalten Antrag, einen Zeugen über den tatsächlichen Hergang des Unfalls zu vernehmen, genügt im Verklarungsverfahren (§ 14 BSchG), jedoch nicht im Rechtsstreit, wo die Tatsa-chen, für die ein Zeuge benannt wird, ausreichend bestimmt bezeichnet werden müssen (§ 373 ZPO).

d) Der Matrose Sp. ■, dessen Nichtvernehmung die Revision beanstandet, war im Schriftsatz vom 21. Septem-ber 1964 S. 6 nicht als Zeuge für die von den Interessen-ten von "D. ■" behauptete Entfernung benannt worden.

Ohne Rechtsfehler hat das Berufungsgericht angenommen,

daß eine Entfernung von 200 m bei Wendebeginn für ein gefahrloses Wenden nicht genügte. Das Wenden zu Tal war daher nach § 47 Nr. 1 RhSchPVO nicht erlaubt.

II. Durchführung des Wendemanövers von "D■■■"

Zutreffend hat das Berufungsgericht ein schuldhaft nautisches Fehlverhalten der Schiffsführung von "D■■■" darin gesehen, daß das Schiff in weitem Bogen zu Tal gewendet hat. Das Wenden ist grundsätzlich in kurzem Bogen durchzuführen; in weitem Bogen darf es nur vorgenommen werden, wenn dies die Verkehrslage zuläßt oder sogar gebietet. Dabei spielt es keine Rolle, ob der übliche Talweg an dieser Stelle linksrheinisch verläuft. Bei der Frage, ob in weitem Bogen zu Tal gewendet werden darf, kommt es bei sich kreuzenden Kursen entscheidend auf die Entfernung zwischen dem wendenden Schiff und dem Bergfahrer an (vgl. BGH VersR 1966, 465, ZfB 1966, 236). Die Führung von "D■■■" konnte nicht davon ausgehen, daß der Bergfahrer "Ad■■■ A■■■" in den Ne■■■ Rheinarm einfahren wolle, sondern mußte damit rechnen, daß der Bergfahrer seine Fahrt in der rechten Fahrwasserhälfte des Hauptstromarmes fortsetzen werde und sich daher die Kurse kreuzen würden. Die Revision hat dies verkannt, wenn sie meint, der Kurs von "Ad■■■ A■■■" habe, wenn er beibehalten worden wäre, in den Ne■■■ Rheinarm geführt; denn der Kurs des Bergfahrers führte nicht in diese Richtung.

Zutreffend hat das Berufungsgericht ferner ausgeführt, daß "D■■■" als wendendes Schiff die blaue Flagge des Bergfahrers, die dieser wegen der Talfahrt hatte setzen müssen, nicht auf sich beziehen durfte.

Da das Wenden in weitem Bogen wegen des herankommenden Bergfahrrers nautisch fehlerhaft war, bedarf es keiner Erörterung, ob dem Berufungsgericht (BU S. 15) darin zugestimmt werden kann, daß "D [REDACTED]" nicht gegen das Querfahrtverbot (§ 49 Nr. 1 RhSchPVO) verstoßen hat.

B. Verschulden des Bergfahrrers "Ad [REDACTED] A [REDACTED]"

Das Berufungsgericht hält nicht für bewiesen, daß MS "D [REDACTED]" das beabsichtigte Wenden durch ein Wendesignal angekündigt hat. Der Führung des Bergfahrrers kann daher kein Vorwurf daraus gemacht werden, daß sie die Geschwindigkeit und den Kurs zum Hauptstromarm beibehalten hat, solange "D [REDACTED]" mit dem Drehen tatsächlich noch nicht begonnen hatte. Das angefochtene Urteil geht weiter davon aus, "D [REDACTED]" habe in 200 m Abstand von "Ad [REDACTED] A [REDACTED]" zu drehen begonnen, die Führung von "Ad [REDACTED] A [REDACTED]" habe aber das wendende Schiff erst in einem Abstand von 150 m bemerkt. Dann habe "Ad [REDACTED] A [REDACTED]" sofort gestoppt und zurückgeschlagen. Es sei, so führt das Berufungsgericht weiter aus, äußerst zweifelhaft, ob die Führung von "Ad [REDACTED] A [REDACTED]" den Unfall hätte abwenden können, wenn sie bereits in 200 m Entfernung abgestoppt und zurückgeschlagen hätte. Jedenfalls habe die Führung von "Ad [REDACTED] A [REDACTED]" nicht schuldhaft verspätet diese Maßnahmen ergriffen, da erst in 150 m Entfernung das Drehmanöver und damit eine Gefahr für die durchgehende Schifffahrt sich deutlich abzuzeichnen begonnen hätten. Auch das

Unterlassen einer Kursänderung könne der Führung von "Ad [REDACTED] A [REDACTED]" nicht vorgeworfen werden. Nach Steuerbord habe "Ad [REDACTED] A [REDACTED]" wegen der Talfahrt nicht ausweichen können. Ein Ausweichen nach Backbord sei gefährlich gewesen, da man auf "Ad [REDACTED] A [REDACTED]" habe berücksichtigen müssen, daß "D [REDACTED]" das Wenden abbrechen würde oder jedenfalls das Fahrwasser nicht rechtzeitig freimachen könnte und die Folge eine Kollision mit dem Achterschiff von "D [REDACTED]" hätte sein können.

Die Angriffe der Revision gegen diese Ausführungen beruhen auf tatsächlichem Gebiet und können daher keinen Erfolg haben.

Zutreffend ist auch die Ansicht des Berufungsgerichts, dem Bergfahrer könne nicht vorgeworfen werden, daß sein Schiff beim Zurückschlagen in Abweichung von seinem Kurs nach Steuerbord verfallen sei, da dies beim Zurückschlagen in der Regel unvermeidbar sei.

Die Revision meint schließlich, beide Schiffsführungen hätten sich über eine Begegnung Steuerbord an Steuerbord verständigt, da von beiden Schiffen Backbordschallsignale gegeben worden seien; der Bergfahrer hätte daher seinen Kurs nach Backbord richten müssen. Der Schiffsführer von "D [REDACTED]" hat das Backbordschallsignal des Bergfahrers nicht gehört (VerklA Bl. 7), eine Kursverständigung liegt also nicht vor. Aber auch ohne eine solche war allerdings der Bergfahrer, wenn er Backbordschallsignal abgab, verpflichtet, Backbordkurs einzuschlagen. Im angefochtenen Urteil wird jedoch hierzu ausgeführt, das Signal sei in der letzten Phase des Unfallgeschehens abgegeben worden; der Bergfahrer sei, nachdem er seine Maschine gestoppt und begonnen

habe, zurückzuschlagen, nicht in der Lage gewesen, ein Backbordmanöver durchzuführen, was in diesem Zeitpunkt im übrigen nicht geeignet gewesen wäre, die jetzt unvermeidbare Kollision noch abzuwenden. An diesen Feststellungen scheitert der Angriff der Revision, die von einem anderen Sachverhalt ausgeht.

C. Demnach hat sich die Revision als unbegründet erwiesen; sie war daher zurückzuweisen.

Die Kostenentscheidung beruht auf §§ 97 Abs. 1, 100 Abs. 4 ZPO.

Dr.Fischer

Dr.Nörr

Liesecke

Dr.Schulze

Fleck