

10

4

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 266/63

URTEIL

Verkündet am
7. Oktober 1965
Heil,
Justizobersekretär
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

1. a) Otto S [REDACTED] jun.
b) Frau Emma S [REDACTED] geb. S [REDACTED] in B [REDACTED],
beide p. Adr. Firma S [REDACTED]-Verein in H [REDACTED],
M [REDACTED]straße [REDACTED],
2. des Schiffsführers Friedrich S [REDACTED] von
MS "D [REDACTED]" in B [REDACTED], O [REDACTED],

Beklagte und Revisionskläger,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

die Firma "R [REDACTED]" Rheinschiffahrts-Gesellschaft mbH in
H [REDACTED], vertreten durch ihre Geschäftsführung,
dortselbst,

Klägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 7. Oktober 1965 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Dr. Fischer und der Bundesrichter Dr. Nörr, Liesecke, Dr. Bukow und Fleck

für Recht erkannt:

Die Revision der Beklagten gegen das Urteil des 3. Zivilsenats des Oberlandesgerichts - Rheinschiffahrtsobergerichts - in Köln vom 18. Oktober 1963 wird zurückgewiesen.

Den Beklagten werden als Gesamtschuldnern die Kosten des Revisionsverfahrens auferlegt.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Am 10. Oktober 1960 stieß das Schleppboot "R [REDACTED] II" (42,22 m lang, 300 PS) mit dem MS "D [REDACTED]" (333 t, 52 m lang, 200 PS) auf der Reede in Duisburg-Ruhrort oberhalb der Homberger Brücke zusammen. Die Klägerin als Eignerin des Bootes "R [REDACTED] II" verlangt von den Beklagten zu 1a und b als Eignern und von dem Beklagten zu 2 als Führer des MS "D [REDACTED]" Schadensersatz in Höhe von 19.326,30 DM nebst Zinsen.

Das Boot "R [REDACTED] II" hatte in Homberg den leeren Kahn "R [REDACTED] 64" (ca. 1 300 t, ca. 80 m lang) aufgenom-

men, um ihn talwärts nach Friedrichsfeld zu bringen. Der Schleppzug fuhr zunächst hart am linken Ufer zu Berg. An seiner Backbordseite befanden sich drei weitere Bergzüge, nämlich zunächst SB "M[REDACTED]" mit einem Fendel-Kahn im Anhang, auf dessen Backbordseite das MS "F[REDACTED] 141" mit einem weiteren Fendel-Kahn und noch weiter backbords das SB "F[REDACTED]" mit dem SK "L[REDACTED] 50". Diese drei Schleppzüge fuhren gestaffelt in der Weise, daß "M[REDACTED]" am weitesten vorausfuhr und "F[REDACTED]" am weitesten zurücklag. Auf der Backbordseite des Schleppzugs "F[REDACTED]" fuhr ferner noch das Steenkohle-Boot "W[REDACTED]". "R[REDACTED] II" überholte den Schleppzug "M[REDACTED]" und wendete dann vor diesem über Backbord, um zwischen dem rechten Ufer und den Fahrzeugen "F[REDACTED]" / "W[REDACTED]" zu Tal zu fahren. Das beladene MS "D[REDACTED]", das aus dem Hafenkanal (rechtsrheinisch) ausgelaufen war, um zu Berg zu fahren, stieß mit seinem Steven gegen das Steuerbordvorschiff des Bootes "R[REDACTED] II". Dabei wurde "R[REDACTED] II" herumgeworfen. Der Zusammenstoß hat, wie unbestritten (Schriftsatz der Klägerin vom 4. Oktober 1963 S. 3; Schriftsatz der Beklagten vom 1. Oktober 1963 S. 3) etwa in Höhe der den Hafenkanal und die Ruhrmündung trennenden Mole (künftig als Molenkopf bezeichnet) stattgefunden. Beide Fahrzeuge wurden beschädigt. Der Kahn "R[REDACTED] 64" riß ab, stiefelte zwischen den kollidierten Schiffen und dem Molenkopf zu Tal und ging sodann herumfallend vor Anker.

Die Klägerin behauptet, der Schleppzug "R[REDACTED] II" habe sein Wendemanöver in einwandfreier Weise oberhalb der drei anderen Schleppzüge in weitem Bogen durchgeführt und habe bereits 60 bis 80 m seitlich von der rechten Uferlinie gestreckt zu Tal gelegen, als plötzlich das MS "D[REDACTED]", etwa 100 m vor "R[REDACTED] II", unmittelbar unterhalb des

Hinweis: Auch Teile der Urteilsammlung sind als Datenbank nach §§ 87a ff. UrhG geschützt.



Molenkopfes in Querlage aus dem Hafenkanal gekommen sei. "D [REDACTED]" habe sofort den Strom vor den Kopf bekommen und sei - anscheinend bei dem Versuch, aufzudrehen - vollends zur Strommitte hin ausgeschossen. "R [REDACTED] II" habe zwar noch nach Backbord auszuweichen versucht, sei aber von dem Motorschiff erfaßt worden. Die Art und Weise der Ausfahrt von "D [REDACTED]" aus dem Hafenkanal sei fehlerhaft gewesen. "D [REDACTED]" hätte erst im stillen Wasser des Hafenkanals aufdrehen müssen, um dann gestreckt auf Strom die Hafenmole zu passieren und hart rechtsrheinisch zu Berg zu fahren.

Die Beklagten behaupten, ihr Motorschiff habe sich bereits im stillen Wasser des Hafenkanals aufgestreckt gehabt und sei so auf Strom gekommen. Dann sei man in unbedenklicher Weise bis zur Strommitte hinübergefahren und habe zur übrigen Bergfahrt hin aufgeschlossen. Beim Zusammenstoß sei die Ausfahrt bereits vollständig beendet gewesen, "D [REDACTED]" habe gestreckt gelegen. Schuld am Unfall sei der Führer des SB "R [REDACTED] II", da er fehlerhaft gewendet habe. Beim sehr zügigen Wenden in weitem Bogen sei sein Schleppzug zwangsläufig bis in die Ruhrmündung hereingeraten. In dem Bestreben, seinen Anhangkahn wieder vom rechten Ufer abzuziehen, sei das Boot "R [REDACTED] II" mit Backbordkurs zur Strommitte hin und quer vor MS "D [REDACTED]" geraten.

Das Rheinschiffahrtsgericht hat die Klage abgewiesen, das Rheinschiffahrtsobergericht hat sie dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Mit der Revision, um deren Zurückweisung die Klägerin bittet, verfolgen die Beklagten ihren Klageabweisungsantrag weiter.

Entscheidungsgründe:

I. In eingehender Beweiswürdigung ist das Berufungsgericht der Darstellung der Klägerin gefolgt und hat ausgeführt: "D [REDACTED]" sei aus dem Hafenkanal dicht oder ziemlich dicht am Molenkopf vorbei in Querlage in den Rhein ausgefahren. Das sei fehlerhaft gewesen, da bei einer solchen Fahrweise das ausfahrende Schiff die Hangströmung vor den Kopf bekomme und daran gehindert werde, in gestreckter Lage am Molenkopf vorbeizufahren und rechtzeitig ausreichende Übersicht nach Oberstrom zu gewinnen. Die Ausfahrt aus dem Hafenkanal zu Berg sei nur dann sachgemäß, wenn das ausfahrende Schiff sich noch im stillen Wasser und in ausreichendem Abstand vom Molenkopf aufstrecke und, sobald es den Strom erreiche, hart auf der rechten Stromseite zu Berg fahre. Auf die falsche Fahrweise des Schiffsführers von "D [REDACTED]" sei es zurückzuführen, daß dieser nach seinen eigenen Angaben den zu Tal kommenden R [REDACTED]-Schleppzug erst gesehen habe, als sich der Schleppzug nur noch etwa 100 m von ihm entfernt befunden habe. Vorher habe er den Schleppzug auch gar nicht sehen können, da ihm die hohe Mole den Blick auf die rechte Stromseite versperrt habe. Im Augenblick des Zusammenstoßes seien beide Fahrzeuge sehr wahrscheinlich schräg im Strom gelegen; auch "D [REDACTED]" habe sich im letzten Augenblick noch teilweise aufstrecken können. Es lasse sich nicht mit hinreichender Sicherheit feststellen, ob sich die Kollision 1/4 oder 1/3 der Strombreite (über 300 m) oder noch weiter zur Mitte hin zugetragen habe.

Das vorherige Wendemanöver des R [REDACTED]-Schleppzuges habe keinen Einfluß auf den Unfall gehabt. Bei dem Wenden nach Backbord, vor dem Kopf des Schleppbootes "M [REDACTED]",

4

habe der 150 m lange R[REDACTED]-Schleppzug einen gehörigen Bogen ausführen müssen und sei dabei im Scheitelpunkt seines Bogens sehr wahrscheinlich noch höher als die obere Ruhrmole gekommen. Als "D[REDACTED]" in Querlage aus dem Hafenkanal herausgekommen sei, habe der R[REDACTED]-Zug bereits rechtsrheinisch gestreckt zu Tal gelegen und sei 100 bis 150 m oberhalb von "D[REDACTED]" oder vom Molenkopf, der späteren Unfallstelle, gewesen. Die Annahme der Beklagten, der R[REDACTED]-Zug sei beim heftigen Wenden bis in die Ruhr hinein gekommen, das Boot habe daher seinen Anhang gewaltsam nach Backbord abziehen müssen und sei nur deshalb gegen "D[REDACTED]" geraten, habe in der Beweisaufnahme keine überzeugende Bestätigung gefunden. Vielmehr sei das Boot "R[REDACTED] II" deshalb nach Backbord gefahren, um dem MS "D[REDACTED]" auszuweichen. Ein ganz normal rechtsrheinisch zu Tal fahrender Schiffsführer hätte das genau so machen müssen. Ein Ausweichen nach Steuerbord wäre nicht sachgemäß gewesen. Der Führer des Bootes "R[REDACTED] II" habe, als er seinen Entschluß zum Ausweichen nach Backbord gefaßt habe, nicht wissen können, wie schnell es dem 52 m langen, querliegenden MS "D[REDACTED]" gelingen würde, sich aufzustrecken. Überdies hätte ein Versuch, das MS "D[REDACTED]" achtern zu umfahren, in dem scharfen Hang zum rechten Ufer zu einem gefährlichen Schlenker des langen, leeren Anhangkahnes gegen den Molenkopf führen können. Schließlich sei ein nahes Anhalten des Molenkopfes durch den Talfahrer nautisch verfehlt, da es zu Kollisionen mit Fahrzeugen führen könne, die in nautisch richtiger Fahrweise gestreckt aus dem Hafenkanal kommend den Molenkopf bei der Bergfahrt hart anhielten. Selbst wenn es aber objektiv richtiger gewesen wäre, das MS "D[REDACTED]" achtern zu umfahren, wäre das Ausweichen

nach Backbord als typische Maßnahme des letzten Augenblicks entschuldbar. Ein Mitverschulden des klägerischen Schiffes sei daher nicht bewiesen.

II. Das angefochtene Urteil hält allen Revisionsangriffen stand.

Mit der nautisch richtigen Fahrweise eines Schiffes, das den bei km 780,4 befindlichen Hafenkanal verläßt, um zu Berg zu fahren, hat sich der erkennende Senat bereits in seinem Urteil vom 1. April 1965 (VersR 1965, 513) befaßt und dort ausgeführt: Das Schiff muß so ausfahren, daß es in gestreckter Lage in ausreichender Entfernung vom Molenkopf auf den Strom kommt, um rechtzeitig den Überblick auf Oberstrom zu bekommen. Es ist fehlerhaft, wenn das Schiff fast querliegend in unmittelbarer Nähe des Molenkopfes in den Strom hineinschießt. Diesen Fehler hat der Schiffsführer von "D [REDACTED]" nach den Feststellungen des Berufungsgerichts hier gemacht. Der Schiffsführer von "D [REDACTED]" hat durch sein nautisches Fehlverhalten nicht nur gegen § 4, sondern auch gegen § 50 Nr. 3 RhSchPVO verstoßen. Die Ausfahrt war nicht zulässig, da "D [REDACTED]" den nahe herangekommenen Talfahrer gezwungen hat, unvermittelt seinen Kurs zu ändern, sei es durch Ausweichen nach Backbord oder durch Ausweichen nach Steuerbord, um das Auffahren auf das querliegende Motorschiff zu vermeiden; denn der Talfahrer konnte, wie das Berufungsgericht zutreffend ausführt, nicht wissen, wie schnell es dem 52 m langen, querliegenden Motorschiff gelingen würde, sich aufzustrecken. In der Querfahrt des MS "D [REDACTED]" liegt, wie das Berufungsgericht mit Recht annimmt, ein Verstoß gegen §§ 49 Nr. 1, 47 Nr. 1 RhSchPVO, da auch die Querfahrt u.a. nur gestattet ist, wenn andere Fahrzeuge nicht gezwungen

sind, unvermittelt ihren Kurs zu ändern. (Kähltitz, Verkehrsrecht auf Binnenwasserstraßen II RhSchPVO § 49 Anm. 1). Sowohl der Ausfahrende als auch der Querfahrer muß nach der klaren Fassung der Vorschriften beweisen, daß die Voraussetzungen für die Ausfahrt oder die Querfahrt gegeben sind, daß also das andere Fahrzeug nicht gezwungen war, seinen Kurs unvermittelt zu ändern. Das verkennt die Revision, wenn sie von einer Beweislast der Klägerin ausgeht. Entgegen der Meinung der Revision ist also zu Lasten der Beklagten davon auszugehen, daß "R [REDACTED] II" von "D [REDACTED]" nur noch 100 m entfernt war, als das Motorschiff auf dem Strom erschien, und "D [REDACTED]" den entgegenkommenden Schleppzug gezwungen hat, unvermittelt seinen Kurs zu ändern. Das hat dann zum Zusammenstoß geführt. Das nautisch fehlerhafte und unfallursächliche Verhalten des Schiffsführers von "D [REDACTED]" wurde nicht dadurch ausgeräumt, daß der Zusammenstoß vielleicht vermieden worden wäre, wenn "R [REDACTED] II" nicht nach Backbord ausgewichen wäre. Dem Hinweis der Revision, der beim Zusammenstoß abgerissene Anhangkahn "R [REDACTED] 64" sei ungehindert zwischen den kollidierenden Schiffen und dem rechten Ufer zu Tal gestieft, kommt daher keine rechtliche Bedeutung zu.

Ohne Rechtsfehler ist das Berufungsgericht zu dem Schluß gekommen, es lasse sich nicht feststellen, daß der Unfall in adäquatem ursächlichen Zusammenhang mit dem Wenden des R [REDACTED]-Schleppzuges stehe. Der Senat hat bereits in seinem Urteil VersR 1965, 251, 252 darauf hingewiesen, daß von der Zulässigkeit des Wendemanövers seine Durchführung zu unterscheiden ist. Ob das Wenden des R [REDACTED]-Zuges mit Rücksicht auf die Bergschleppzüge zu-

lässig war, brauchte das Berufungsgericht nicht zu entscheiden. Daß die beabsichtigte Ausfahrt von "D [REDACTED]" aus dem Hafenkanal das Wenden des R [REDACTED]-Schleppzuges nicht unzulässig machen konnte, steht außer Frage; der Bergfahrer, der auf der Reede zu Tal wenden will (§ 47 Nr. 2 RhSchPVO), hat gegenüber dem aus einer Kanalmündung Ausfahrenden den Vorrang. Es kann sich also nur darum handeln, ob dem Schiffsführer von "R [REDACTED]" bei der Durchführung des Wendemanövers nautische Fehler (§ 4 RhSchPVO) unterlaufen sind. Dafür sind aber die Beklagten beweispflichtig. Die Beklagten haben nicht bewiesen, daß "R [REDACTED] II" beim heftigen Wenden bis in die Ruhr hineingekommen sei und daher ihren Anhangkahn gewaltsam nach Backbord habe abziehen müssen. Die Beklagten haben zwar behauptet, nach der Sachlage habe "R [REDACTED]" gar nicht anders wenden können als in der Weise, daß das Boot bis in die Ruhrmündung hineingeraten sei. Das Berufungsgericht hat aber den Beklagten mit Recht diese Behauptung nicht abgenommen; dafür bedurfte es nicht der Zuziehung eines Sachverständigen. Zu Lasten der beweispflichtigen Beklagten ist davon auszugehen, daß der R [REDACTED]-Schleppzug in gestreckter Lage und in nautisch einwandfreier Entfernung von der Ruhrmündung fuhr, als "D [REDACTED]" auf dem Strom in Erscheinung trat. Damit entfällt ein Mitverschulden des klägerischen Schiffes. Daß ein Ausweichen von "R [REDACTED] II" nach Steuerbord wegen der damit für seinen Anhangkahn und für etwaige aus dem Hafenkanal ausfahrende Schiffe verbundenen Gefahr bedenklich gewesen wäre, hat das Berufungsgericht ohne Rechtsverstoß ausgeführt.

III. Hiernach war die Revision mit der Kostenfolge aus

§§ 97, 100 Abs. 4 ZPO zurückzuweisen.

Dr.Fischer Dr.Nörr Liesecke Dr.Bukow Fleck