

Nachschlagewerk: ja
Amtliche Sammlung: nein

2135 087

RheinSchPolVO v. 24. Dezember 1954, BGBl II 1411,
§ 4, § 46 Nr. 1, 2, 3, § 47 Nr. 2

Beim Wenden zu Berg (und beim Wenden zu Tal auf Reeden) besteht eine Pflicht anderer Fahrzeuge zur Geschwindigkeitsverminderung und (oder) Kursänderung u.a. nur dann, wenn diese Maßnahmen nötig sind, damit das Wenden ohne Gefahr geschehen kann. Das Vorliegen dieser Voraussetzung hat der Schiffsführer des wendenden Schiffes zu beweisen, wenn daraus ein Verschulden (Mitverschulden) der Schiffsführung des anderen Fahrzeuges hergeleitet werden soll.

Über die Verantwortung des Schiffsführers eines aufdrehenden oder auf Reeden zu Tal wendenden Schiffes.

BGH Urt. v. 5. Oktober 1961 - II ZR 267/59

Rheinschiffahrtsge-
richt Duisburg-Ruhrort
- Rheinschiffahrts-
obergericht Köln

Verkündet
am 5. Oktober 1961
Heil, Justizassistent
als Urkundsbeamter der
Geschäftsstelle

I m N a m e n d e s V o l k e s

In dem Rechtsstreit

- 1) des Kapitäns Erwin B. in N. , S.
straße ,
- 2) des Karl van B. in O. , B. -straße ,
Beklagten und Revisionskläger,
- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. -

gegen

die D. S. -M. N.V., vertreten
durch ihre Direktion in R. , W. ,
Klägerin und Revisionsbeklagte,
- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt -

hat der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die
mündliche Verhandlung vom 5. Oktober 1961 unter Mitwirkung
des Senatspräsidenten Dr. Nastelski und der Bundesrichter
Dr. Haidinger, Dr. Fischer, Dr. Kuhn und Dr. Nörr

für Recht erkannt:

Die Revision der Beklagten gegen das Urteil des
3. Zivilsenats des Oberlandesgerichts - Rheinschiff-
fahrtsobbergerichts - in Köln vom 8. Oktober 1959 wird
auf Kosten der Beklagten zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Klägerin ist Eignerin des Motorschleppers "D. [REDACTED]" (2.160 PS), der am 2. Juli 1957 auf der Reede von Duisburg-Ruhrort mit dem Kahn "F. [REDACTED]" zusammengestoßen ist. Der Kahn befand sich dabei im Anhang des den Beklagten zu 1) und 2) gehörigen, von dem Beklagten zu 1) verantwortlich geführten Schleppbootes "D. [REDACTED]" (486 PS).

Das Boot der Klägerin war von Rotterdam mit 7 Anhangkähnen am Homberger Ort angekommen und befand sich, nachdem die Kähne Nr. 1 - 3 bereits losgeworfen hatten, etwa in Höhe von Stromkilometer 782. Hier drehte rechtsrheinisch vom Luftball aus das Boot "D. [REDACTED]" mit dem 80 m langen, leeren Kahn "F. [REDACTED]" über Steuerbord zu Tal. Dabei kam der Kahn in Querlage gegen das Boot "D. [REDACTED]" an dessen Backbordseite achtern an. Beide Fahrzeuge wurden beschädigt.

Die Klägerin verlangt von den Beklagten als Gesamtschuldnern, beide dinglich haftend mit dem Boot "D. [REDACTED]", daneben der Beklagte zu 1) unbeschränkt persönlich, der Beklagte zu 2) nach § 114 BSchG beschränkt persönlich haftend, Ersatz ihres mit 23092,16 hfl bezifferten Schadens einschließlich Zinsen.

Das Rheinschiffahrtsgericht hat die Klage dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt, das Rheinschiffahrtsobergericht hat die Berufung der Beklagten zurückgewiesen. Mit ihrer Revision verfolgen die Beklagten ihren Klageabweisungsantrag weiter. Die Klägerin bittet um Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe:

I. Das ursächliche Verschulden des Schiffsführers von "D. [REDACTED]" hat das Berufungsgericht, in Übereinstimmung mit



dem Rheinschiffahrtsgericht, auf dessen Urteil es hinsichtlich des Sachverhaltes und des Ergebnisses der Beweisaufnahme Bezug nimmt, bejaht. Es hat ausgeführt: Bei Wendebeginn habe der seitliche Abstand zwischen dem "D[REDACTED]"-Zug und dem Boot "D[REDACTED] IX" 120 bis 150 m betragen. Dieser Raum habe zu dem Wenden mit dem leeren Kahn "F[REDACTED]" durchaus ausgereicht. Der Beklagte zu 1) habe das Wendemanöver fehlerhaft ausgeführt. Statt den Kahn langsam herumzuziehen, was unbedingt notwendig gewesen wäre, habe er "forsch", in übersteigerter Eile, gedreht. "D[REDACTED]" habe den Kopf von "F[REDACTED]" nicht genügend festgehalten und abgezogen, so daß der Kahn in Querlage durchgeschossen und so gegen die hintere Backbordseite von "D[REDACTED] IX" gestoßen sei. Die Eile sei darauf zurückzuführen, daß der Beklagte zu 1) dem gerade an ihm vorbeigefahrenen Talzug "E[REDACTED]" habe nachfahren wollen, um - während der Talfahrt, ohne Aufdrehen - den Kahn "M[REDACTED]" von "E[REDACTED]" mit seinem Anhangkahn "F[REDACTED]" zusammenzukoppeln. Das "Durchschießen" sei möglicherweise dadurch begünstigt worden, daß "F[REDACTED]" anscheinend nur mit einem Strang im Steuerbord-Vorderpoller befestigt gewesen und der Strang auch nicht um den Kopfpoller gelaufen sei; bei dieser an sich zwar nicht fehlerhaften Befestigungsart hätte aber der Beklagte zu 1) besonderen Anlaß zur Vorsicht gehabt. Wäre im übrigen der seitliche Abstand zwischen "D[REDACTED]" und "D[REDACTED]" in Wirklichkeit nicht ausreichend gewesen, so hätte das Drehmanöver überhaupt nicht begonnen werden dürfen, da der Beklagte zu 1) hätte erkennen müssen, daß das schwere, langsam fahrende Boot "D[REDACTED]" mit restlichen vier Kähnen im Anhang nicht ausreichend habe beiseite gehen können.

Die hiergegen von der Revision vorgetragenen Angriffe können keinen Erfolg haben. Was das Berufungsgericht unter fehlerhaftem Wenden versteht, ist in seinem Urteil deutlich zum Ausdruck gekommen. Die Meinung der Revision, "D[REDACTED]"

habe nicht "forsch" gewendet, setzt sich mit der Beweiswürdigung des Berufungsgerichts in Widerspruch. Daß "D [REDACTED]" zunächst ohne große Geschwindigkeit habe zu Berg fahren müssen, bevor sie zum Wenden ansetzte, hat das Berufungsgericht nicht festgestellt und steht mit der Aussage des Zeugen S [REDACTED], Maschinist auf "D [REDACTED]", in Widerspruch, wonach "D [REDACTED]" von der Stelle weg zu drehen begonnen hat; im übrigen würde eine zunächst langsame Bergfahrt einem schnellen Drehen nicht entgegenstehen. Inwiefern es einem 486 PS starken Boot technisch nicht möglich sein soll, einen leeren Kahn in eine schnelle Querfahrt zu bringen, ist nicht einzusehen, ebenso wenig, weshalb der Kahn trotz Strömung und schnellen Abziehens bei der zurückgelegten Fahrstrecke keine zum "Durchschießen" ausreichende Beschleunigung gehabt haben soll. Das Berufungsgericht hat das "Durchschießen" des Kahnens rechtlich einwandfrei auf Grund der Beweisaufnahme festgestellt; es ergibt sich schon aus dem Unfallhergang, da das Boot "D [REDACTED]" mehr oder weniger stromrecht in 10 m Abstand an "D [REDACTED]" vorbeifuhr, während der Kahn in Querlage (wie das Berufungsgericht im Tatbestand feststellt, nicht in Schräglage, wie die Revision behauptet) gegen "D [REDACTED]" geriet. Der Unfallhergang läßt auch erkennen, daß ein seitlicher Abstand von 120 m, wenn man von diesem zugunsten der Beklagten bei der Feststellung ihres Verschuldens ausgeht, durchaus ausreichend war; denn hätte "D [REDACTED]" den Kopf des Kahnens festgehalten, so wäre auch dieser in einem Abstand von etwa 10 m an "D [REDACTED]" vorbeigefahren. Auf die Art der Kahnbefestigung hat das Berufungsgericht seine Feststellung wegen des Durchschießens nicht gestützt. Es erörtert nur eine Möglichkeit, durch die das Durchschießen begünstigt werden konnte; inso weit bedürfen die Revisionsangriffe keiner Prüfung. Unter Verletzung seiner nautischen Sorgfaltspflicht (§ 4 RhSchPolVO, § 7 BSchG, § 276 BGB) hat der Beklagte das Durchschießen seines Anhangs herbeigeführt und dadurch bewirkt, daß der

Drehkreis seines Schleppzuges unzulässig ausgedehnt worden ist. Wäre der Kahn nicht infolge des fehlerhaften nautischen Verhaltens des Beklagten zu 1) durchgeschossen, sondern hinter seinem Boot geblieben, so wäre es zu der Kollision nicht gekommen. Das ursächliche Verschulden des Beklagten zu 1) ist daher vom Berufungsgericht rechtlich einwandfrei festgestellt.

II. Ein Mitverschulden der Schiffsführung von "D [REDACTED]"
wird vom Berufungsgericht verneint. Es hat seine Ansicht in erster Linie damit begründet, es habe objektiv für die Schiffsführung von "D [REDACTED]" kein Anlaß bestanden, überhaupt gemäß § 46 Nr. 3 RhSchPolVO (Verminderung der Geschwindigkeit und Kursänderung) zu reagieren, da ausreichend Platz vorhanden gewesen sei.

Die Revision bekämpft diese Ansicht. Sie meint, nach dem Gesetz (§§ 46, 47 RhSchPolVO) trügen die Hauptverantwortung für das Gelingen eines Wendemanövers nicht der Wendende, sondern die anderen Fahrzeuge. Schon wenn die Möglichkeit einer Kollision bestehe, müßten die anderen Schiffe Platz machen. Ähnlich wie im Straßenverkehr beim Vorfahrtsrecht verbleibe dem Wendenden sein Privileg auch dann, wenn er zu viel Raum für sein Manöver in Anspruch nehme. Das Berufungsgericht habe nicht festgestellt, daß für den "D [REDACTED]"-Zug so viel Raum zum Wenden verblieben sei, daß "D [REDACTED]" auch nicht an die Peripherie des Drehkreises gelangt wäre. Die Feststellung im angefochtenen Urteil, es habe ein Raum von 120 bis 150 m zur Verfügung gestanden, beruhe auf unzuverlässigen Zeugenschätzungen und auf einem Verfahrensverstoß, da der Zeuge W [REDACTED] nicht gehört worden sei. Aber auch wenn man von 120 m ausgehe - nur ein solcher Abstand käme bei Zugrundelegung der Feststellung des Berufungsgerichts in Frage, da die Klägerin die Beweislast trage -, habe dieser Raum für ein gefahrloses Wenden nicht

ausgereicht, da ein leerer Kahn mindestens 50 % mehr Raum in der Breite zum Drehen brauchte, als seine Länge betrage. Der 87 m lange Kahn "F[REDACTED]" habe daher mindestens 132 m benötigt. Darüber hätte das Berufungsgericht einen Sachverständigen hören müssen, da es irgendwelche Sachkenntnis nicht ausgewiesen habe. Um dem Schleppzug "D[REDACTED]" ein gefahrloses Wenden zu ermöglichen, habe "D[REDACTED]" nach Steuerbord ausweichen müssen, was möglich gewesen wäre, wenn es im Zeitpunkt des ersten Wendesignals geschehen wäre. Für die Schuld von "D[REDACTED]" spreche ein Anscheinsbeweis, darüberhinaus müsse die Klägerin sich entlasten, da die Schiffsführung von "D[REDACTED]" gegen die Schutzvorschrift des § 46 Nr. 2 verstoßen habe. Wäre das Hinterschiff von "D[REDACTED]" nur 1 bis 2 m nach rechts abgegangen, dann wäre der Unfall vermieden worden. Die Schiffsführung von "D[REDACTED]" hätte auch nicht das Vorderschiff, sondern das Hinterschiff nach Steuerbord bringen müssen.

Alle Rügen der Revision sind unbegründet. Die Revision irrt grundsätzlich, wenn sie glaubt, die Hauptverantwortung für das Gelingen des Wendemanövers liege nicht bei dem Wendenden, sondern bei den anderen Fahrzeugen. Gerade das Gegenteil ist richtig. Der Schiffsführer, der aufdrehen (§ 46) oder auf Reeden zu Tal wenden (§ 47 Nr. 2) will, darf dies nach § 46 Nr. 1 nur dann tun, wenn der übrige Verkehr es zuläßt. Er muß sich vergewissern, daß seinem Fahrzeug bei nautisch einwandfreiem Manövrieren der erforderliche Drehkreis zur Verfügung steht. Bei seinen Überlegungen darf er freilich davon ausgehen (§ 46 Nr. 1: "unbeschadet der Bestimmungen der Nummern 2 und 3"), daß andere Fahrzeuge ihm Platz machen, entweder durch Verminderung ihrer Geschwindigkeit oder durch Ausweichen (Kursänderung) oder durch beides. Jedoch hat er hier zu prüfen, ob den anderen Fahrzeugen dies ohne Gefährdung ihrer eigenen Sicherheit oder der Sicherheit Dritter möglich ist. Eine entsprechende Verantwortung hat der Schleppzugführer für alle Fahrzeuge seines

Schleppzuges (§ 2 Nr. 4). Ist die Strecke unübersichtlich oder müssen andere Fahrzeuge Platz machen, so muß der wendende Schiffsführer rechtzeitig Wendesignal geben (§ 46 Nr. 2). Die Signalgebung gibt ihm selbstverständlich keinen Freibrief für vorhergehende fehlerhafte Überlegungen noch für nautisch unrichtiges Verhalten während der Durchführung seines Wendemanövers. Diese Bestimmungen zeigen, daß die Hauptverantwortung für die Durchführung des Wendemanövers beim wendenden Schiffsführer liegt. Die anderen Fahrzeuge müssen sich, soweit nötig und möglich, dem Wendemanöver durch Fahrtverminderung und (oder) Ausweichen anpassen, insbesondere gewissenhaft prüfen, ob eine Verminderung der Geschwindigkeit und (oder) ein Ausweichen erforderlich ist.

Hier setzt der zweite Fehler der Revision ein, wenn sie meint, allein aus dem Umstand, daß "D [REDACTED]" nicht ausgewichen und es zum Zusammenstoß gekommen sei, müsse geschlossen werden, daß die Schiffsführung von "D [REDACTED]" die Schutzvorschrift des § 46 Nr. 3 verletzt habe mit der Folge, daß die Klägerin sich nunmehr entlasten müsse. Die Geschwindigkeitsverminderungs- und Ausweichpflicht der anderen Fahrzeuge ist nach dem Gesetz u.a. an die Voraussetzung geknüpft, daß diese Maßnahmen nötig sind. Beweispflichtig für das Vorliegen dieser Voraussetzung ist das wendende Schiff, das aus der Verletzung der Schutzvorschrift ein ursächliches Verschulden oder Mitverschulden des anderen Schiffes herleiten will. Es ist also nicht richtig, wenn die Revision aus der Feststellung des Berufungsgerichts, der Abstand zwischen "D [REDACTED]" und "D [REDACTED]" habe 120 bis 150 m betragen, die untere Grenze des vom Berufungsgericht gelassenen Spielraumes für sich in Anspruch nehmen will, um ein Mitverschulden der Schiffsführung von "D [REDACTED]" darzutun. Vielmehr muß zu Gunsten der Klägerin davon ausgegangen werden, daß der Abstand 150 m betragen habe, da für die Entfernung, soweit daraus ein Mitverschulden von "D [REDACTED]"

hergeleitet werden soll, die Beklagten beweispflichtig sind. Die Rüge der Revision, die Feststellung des Berufungsgerichts beruhe auf unzuverlässigen Zeugenaussagen, enthält einen unzulässigen Angriff auf die Beweiswürdigung des Tatrichters.

Die Verfahrensrüge, der Zeuge W. hätte vernommen werden müssen, ist unbegründet. Das Berufungsgericht hat dieses Beweismittel nicht zugelassen. Es hat ausgeführt: Der Vorderrichter habe die Verlängerung der in 1. Instanz gesetzten Ausschlußfrist für die Gestellung des Zeugen W. mit Recht abgelehnt. In der letzten mündlichen Verhandlung erster Instanz, als die Sache zum Spruch gestellt werden sollte und die Beklagten Fristverlängerung beantragten, sei die Ausschlußfrist bereits verstrichen gewesen. Die Beklagten seien daher mit ihrem Beweismittel gemäß § 230 ZPO ausgeschlossen gewesen. Die Beklagten hätten aber auch durchaus keine erheblichen Gründe für die beantragte Verlängerung im Sinne des § 224 Abs. 2 ZPO vorgebracht. Aus der überreichten Korrespondenz ergebe sich nämlich, daß sie erst im November 1958 überhaupt Schritte zur Ermittlung und Gestellung des Zeugen W. unternommen hätten. Wenn es ihnen dann in den letzten kaum 2 Monaten der insgesamt 7 1/2 Monate betragenden Ausschlußfrist nicht mehr gelungen sei, den Zeugen zu stellen, so sei das kein Grund für eine Fristverlängerung. Da das diesbezügliche prozessuale Verhalten der Beklagten also eine grobe Nachlässigkeit darstelle und die nachträgliche Beweiserhebung die Erledigung des Rechtsstreites erheblich verzögern würde, werde das Beweismittel auch in der Berufungsinstanz gemäß § 529 Abs. 2 ZPO nicht mehr zugelassen. Die Revision vermag hiergegen nur vorzubringen, daß eine Verzögerung des Rechtsstreites nicht eingetreten wäre, da nach ihrer Ansicht ohnehin ein Sachverständigengutachten hätte beigezogen werden müssen. Letzteres ist, wie noch auszuführen sein wird,

nicht richtig. Die Entscheidung des Berufungsgerichts über die Nichtzulassung ist im Ergebnis richtig. Die Beklagten haben erst im Schriftsatz vom 16. September 1959 mitgeteilt, daß der Schiffer Adam W. [REDACTED] vom MS "V. [REDACTED]" in Worms a. Rh. wohne. Es ist ihnen nicht gelungen, den Zeugen im Verhandlungsschlußtermin vom 24. September 1959 zu stellen. Erst im nachgereichten Schriftsatz vom 26. September, bei Gericht eingegangen am 28. September, haben sie die ladungsfähige Adresse des Zeugen mitgeteilt. Der Zeugenbeweis wird nach § 373 ZPO durch die Benennung des Zeugen angetreten, mit der seine Anschrift verbunden sein muß, da sonst der Zeuge zum Termin nicht geladen werden kann. Sieht man in den Angaben des Schriftsatzes vom 16. September 1959 eine ladungsfähige Anschrift, so hat das Berufungsgericht mit Recht dieses Beweismittel nach § 529 Abs. 2 nicht zugelassen, da die Voraussetzungen für die Zulassung nicht gegeben waren. Ist eine solche Anschrift erst in dem nachgereichten Schriftsatz vom 26. September enthalten, so lag ein Beweis-antritt bis zum Schluß der mündlichen Verhandlung (§ 283 Abs. 1 ZPO) überhaupt nicht vor.

Hiernach ist bei der Prüfung des Mitverschuldens des Schiffsführers von "D. [REDACTED]" davon auszugehen, daß dem "D. [REDACTED]"-Schleppzug für das Wenden ein Abstand von 150 m zur Verfügung stand. Selbst wenn man die angreifbare Rechnung der Revision zugrundelegt, reichte dieser Abstand für das Wenden völlig aus. Zunächst ist richtigzustellen, daß die Länge des Kahnes "F. [REDACTED]" nach der Feststellung des Berufungsgerichts 80 und nicht 87 m beträgt (ein Tatbestandsberichtigungsantrag ist nicht gestellt). Nimmt man hierzu 50 %, so waren nach der eigenen Ansicht der Revision 120 m Abstand für das Drehen benötigt. Es bliebe dann immer noch der reichliche Spielraum von 30 m übrig. Hiernach fehlte es objektiv an der für die Pflicht zur Geschwindigkeitsverminderung und (oder) Kursänderung erforderlichen Voraussetzung,

daß diese Maßnahmen nötig waren, damit das Wenden ohne Gefahr geschehen konnte. Rechtsfehlerfrei konnte unter diesen Umständen das Berufungsgericht aus eigener Sachkunde, die ihm ebensowenig wie dem Rheinschiffahrtsgericht abgesprochen werden kann, ohne Anhörung eines Sachverständigen den für den "D[REDACTED]"-Schleppzug zur Verfügung stehenden Raum als durchaus ausreichend ansehen und zu dem Schluß kommen, daß der Schiffsführer von "D[REDACTED]" keinen Anlaß gehabt hätte, auf die Wendesignale von "D[REDACTED]", wenn er sie gehört hätte, seinerseits irgendwelche Maßnahmen zu ergreifen. Es bedarf daher auch keiner Erörterung der Frage, ob dem Schiffsführer von "D[REDACTED]" bei den besonderen Umständen des Falles ein gefahrloses Ausweichen nach Steuerbord möglich gewesen wäre.

Das Berufungsgericht stellt schließlich fest, der Schiffsführer von "D[REDACTED]" habe, als die falsche Fahrweise von "D[REDACTED]" im Laufe des Manövers erkennbar geworden sei, noch einen Ausweichversuch gemacht; es sei aber schon zu spät gewesen, das große schwere Boot, das noch mit vier Anhängen belastet gewesen und sehr langsam gefahren sei, aus dem Wege zu bringen. Wenn das Berufungsgericht insoweit ein Verschulden des Schiffsführers von "D[REDACTED]" verneint, so ist das rechtlich nicht zu beanstanden. Ob der Kapitän von "D[REDACTED]" richtigerweise zunächst das Hinterschiff statt des Vorderschiffs nach Steuerbord hätte bringen sollen, kann dahingestellt bleiben. Es handelt sich um eine Maßnahme des letzten Augenblicks, die auch dann zu entschuldigen wäre, wenn sie falsch gewesen wäre. Für einen Anscheinsbeweis, der den Beklagten zugute kommen könnte, sind keinerlei Anhaltspunkte gegeben.

III. Der Klaganspruch ist gegen die Beklagten zu 1) und 2) nach §§ 92, 114 BSchG, § 735 HGB, gegen den Beklagten zu 1) auch nach § 823 Abs. 1 BGB dem Grunde nach gerechtfertigt.

Der Beklagte zu 1) haftet persönlich unbeschränkt (BGHZ 33, 234).

Da die Revision sich in allen Punkten als unbegründet erwiesen hat, war sie mit der Kostenfolge aus § 97 ZPO zurückzuweisen.

Dr.Nastelski Dr.Haidinger Dr.Fischer Dr.Kuhn Dr.Nörr