

۷۲

BGH, Urt. v. 2. Dezember 1974 - II ZR 22/73 - Rheinschiffahrts-
obergericht Karlsruhe
Rheinschiffahrts-
gericht Mannheim

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 22/73

URTEIL

Verkündet am

2. Dezember 1974

Justizhauptsekretär
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

1. der Reederei I. B. & Co. KG, H.
(N.), vertreten durch den persönlich haftenden
Gesellschafter Hansjoachim B., Kaufmann, ebenda,
2. des Schiffsführers Klaus Peter A. von MS "M",
B., P.straße,

Beklagten und Revisionskläger,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. -

gegen

1. die R.-L. GmbH, M., S.straße,
vertreten durch ihren Geschäftsführer Adrian de S.,
2. die A.-V.-AG, K., R.straße,
vertreten durch ihren Vorstand Dr. Wilhelm F. (Vor-
sitzender), Dr. Albert K., Dr. Antonius K.,
Günter K., Ernst M. und Michael R.,

Klägerinnen und Revisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigte: Rechtsanwälte Prof. Dr. Dr. und Prof. Dr. -

- 2 -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 2. Dezember 1974 durch den Vorsitzenden Richter Stimpel und die Richter Fleck, Dr. Bauer, Dr. Tidow und Bundschuh

für Recht erkannt:

Die Revision gegen das Urteil des Rheinschiff-
fahrtsobergerichts Karlsruhe vom 29. Dezember 1972
wird auf Kosten der Beklagten zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Am 1. November 1969 fuhr das der Klägerin zu 1
gehörende und von der Klägerin zu 2 kaskoversicherte
MS "R[REDACTED]" (62,78 m lang; 8,01 m breit; 549 t;
460 PS) auf dem Rhein mit einer Ladung von 319 t Brenn-
wein zu Berg. Gegen 5 Uhr morgens näherte es sich der
rechtsrheinisch bei Strom-km 702,5 befindlichen Mündung
der Wupper. In diesem Bereich lagen in der Nähe des
linken Ufers hintereinander mehrere Stillieger. Von
ihnen wollte MS "M[REDACTED]" (67 m lang; 8,20 m breit;
941 t; 550 PS; Ladung 295 t Raps), dessen Eigner die
Beklagte zu 1 ist und das unter der verantwortlichen
Führung des Beklagten zu 2 stand, gerade die Talfahrt
aufnehmen. Während MS "M[REDACTED]" aus seiner Berglage über
Backbord drehte, stieß es etwa 1/3 der Strombreite aus
dem rechten Ufer mit dem Vordersteven gegen das Steuer-
bordschiff des MS "R[REDACTED]" und beschädigte es schwer.



Die Klägerinnen nehmen - aus eigenem oder aus übergegangenem Recht - die Beklagten auf Schadensersatz in Anspruch. Sie haben beantragt, die Beklagten als Gesamtschuldner zur Zahlung von 43.637 DM nebst Zinsen an die Klägerin zu 1 und von 94.277,60 DM nebst Zinsen an die Klägerin zu 2 zu verurteilen, und zwar die Beklagte zu 1 dinglich mit MS "M[REDACTED]" und persönlich im Rahmen des § 114 BinnSchG haftend sowie der Beklagte zu 2 unbeschränkt haftend. Sie werfen dem Beklagten zu 2 vor, ein unzulässiges Wendemanöver durchgeführt zu haben, weil er mit dem Drehen des MS "M[REDACTED]" begonnen habe, als MS "R[REDACTED]" sich höchstens noch 200 m unterhalb befunden habe. Auch habe er das Manöver nicht durch Schallzeichen angekündigt und es ohne besonderen Grund in einem weiten Bogen vorgenommen.

Demgegenüber behaupten die Beklagten, der Abstand zwischen MS "M[REDACTED]" und MS "R[REDACTED]" habe bei Wendebeginn 300 m betragen. Das habe für eine gefahrlose Ausführung des - zuvor durch ein Schallzeichen angekündigten - Wendemanövers genügt. Jedoch habe der völlig übermüdete Rudergänger des MS "R[REDACTED]" das Drehen des MS "M[REDACTED]" zu spät bemerkt. Auch sei er zunächst unter Einschaltung des weißen Blinklichts mit Backbordkurs in den Drehkreis des MS "M[REDACTED]" hineingefahren. Sodann habe er das - von diesem Fahrzeug erwiderte - Blinklicht wieder gelöscht und Steuerbordkurs genommen.

Die Beklagte zu 1 hat MS "Monika" in Kenntnis der Klageforderungen zu neuen Reisen ausgesandt.

Das Rheinschiffahrtsgericht und das Rheinschiffahrtsobergericht haben den Klageanspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Mit der Revision, deren Zurückweisung die Klägerinnen beantragen, verfolgen die Beklagten den Antrag auf Klagabweisung weiter.

Entscheidungsgründe:

1. Das Berufungsgericht geht davon aus, daß der Abstand zwischen MS "M[REDACTED]" und MS "R[REDACTED]" bei Wendebeginn 300 m betragen hat. Nach seiner Ansicht war es unzulässig, in der Dunkelheit "bei so geringer Entfernung von durchgehender Bergfahrt" talwärts zu wenden, zumal MS "R[REDACTED]" mit einer Geschwindigkeit von 12 km/st (etwa in der Mitte des rund 300 m breiten Fahrwassers oder etwas linksrheinisch davon) zu Berg gekommen sei und der Rudergänger dieses Fahrzeugs das drehende MS "M[REDACTED]" erst auf etwa 150 m beim Sichtbarwerden des (roten) Backbordseitenlichts habe erkennen können; dann aber sei er zu einer unvermittelten Geschwindigkeitsverringerung durch Abstoppen und Zurückschlagen gezwungen gewesen (Verstoß gegen § 47 Nr. 1 Satz 1 RheinSchPolVO 1954).

Die Revision wendet sich ohne Erfolg gegen die Ansicht des Berufungsgerichts, das Wendemanöver des MS "Monika" sei nicht zulässig gewesen.

Ein Schiffsführer, der sein Fahrzeug bei Dunkelheit wenden will, muß besonders vorsichtig und aufmerksam sein. Zwar darf er sich auch dann darauf verlassen, daß die durchgehende Schifffahrt ihr Verhalten entsprechend den Vorschriften der §§ 46, 47 RheinSchPolVO 1954 (nunmehr: § 6.13 RheinSchPolVO 1970) einrichten und demgemäß das Wendemanöver unterstützen wird. Jedoch muß er dabei in Rechnung stellen, daß die Dunkelheit das Beobachten und Beurteilen der Lage im Revier erschwert, es insbesondere leichter zu Fehleinschätzungen über die Entfernungen zwischen den einzelnen Fahrzeugen oder deren Geschwindigkeiten kommen kann. Außerdem muß er berücksichtigen, daß es für die durchgehende Schifffahrt oftmals schwierig

oder sogar unmöglich sein kann, das Wendemanöver oder die Kursabsichten des Drehenden von Anfang an zu erkennen. Deshalb darf er das Wenden erst beginnen, wenn er nach sorgsamer Abwägung aller dieser Umstände und der sonstigen Gegebenheiten im Revier sicher sein kann, daß das Manöver gefahrlos durchzuführen ist.

Das war, wie das Berufungsgericht mit Recht angenommen hat, für MS "M[REDACTED]" nicht der Fall. Zwar mag es im allgemeinen zutreffen, daß ein bei Wendebeginn noch 300 m von dem Wendenden entfernter Bergfahrer das Manöver unterstützen kann, ohne zu unvermittelten Reaktionen gezwungen zu sein. Hier durfte jedoch die Führung des MS "M[REDACTED]" nicht damit rechnen, daß der sich verhältnismäßig rasch nähernde Bergfahrer (etwa 200 m in der Minute) das Drehen ihres Fahrzeugs von Anfang an bemerken werde. Denn einmal hat das Berufungsgericht nicht festzustellen vermocht, daß MS "M[REDACTED]" das Manöver durch Schallzeichen angekündigt hat. Zum anderen war wegen der Dunkelheit "die Erkennbarkeit eines Schiffes schon bei einem Abstand von etwa 200 m von dem Hervortreten seiner Lichter entscheidend abhängig" (BU S. 7 unten). Von den Fahrtlichtern des MS "M[REDACTED]" war aber für die (von hinten kommende) Bergfahrt zunächst nur das Hecklicht sichtbar, dieses jedoch nur schwer von den Nachtlichtern der linksrheinischen Stillieger und den Lichtern eines sich dahinter befindenden großen Industriewerks zu unterscheiden (BU S. 7 unten/8 oben). Das bezweifelt allerdings die Revision. Was sie jedoch zu diesem Punkte vorbringt, läuft lediglich auf eine eigene, nicht zwingende Würdigung des Tatsachenstoffes hinaus. War aber das Hecklicht des MS "M[REDACTED]" neben den anderen Lichtern im Revier als solches nur schwer auszumachen, so durfte seine Führung nicht davon ausgehen, daß der Bergfahrer das Wendemanöver bereits an der Bewegung

dieses - zunächst zum linken Ufer und erst dann zur Strommitte hin auswandernden - Lichts wahrnehmen werde. Vielmehr mußte sie in Betracht ziehen, daß MS "R[REDACTED]" auf das Drehen ihres Fahrzeuges erst beim Sichtbarwerden weiterer Fahrtlichter, nämlich des Topp- und/oder des Backbordseitenlichts, aufmerksam werden würde. Das konnte aber nicht vor dem Erreichen einer starken Schräglage des MS "M[REDACTED]" der Fall sein. Die gegenteilige, auch nicht eingehender begründete Ansicht der Revision, beachtet nicht hinreichend, daß das Topplicht und die Seitenlichter eines Schiffes nur bis $22^{\circ} 30'$ hinter dessen Querlinie sichtbar sind (§ 28 Buchst. a und b RheinSchPolVO 1954). Bis zum Sichtbarwerden weiterer Fahrtlichter des MS "M[REDACTED]" konnte sich demnach der Bergfahrer so weit genähert haben, daß ihm nur noch die Möglichkeit zu unvermittelten Reaktionen vor dem vor ihm in Schräglage auftauchenden Fahrzeug blieb, zumal er zunächst auch nicht wissen konnte, ob er einen Quersfahrer oder ein talwärts drehendes Fahrzeug vor sich hatte. Deshalb hätte MS "M[REDACTED]", wenn seine Führung diese Umstände bedacht hätte, das Wendemanöver nicht mehr beginnen dürfen, nachdem MS "R[REDACTED]" bereits auf 300 m herangekommen war.

2. Das Berufungsgericht ist weiter der Ansicht, MS "M[REDACTED]" habe auch deshalb die Kollision mit MS "R[REDACTED]" verschuldet, weil es nicht in einem möglichst engen Drehkreis gewendet, sondern das Manöver in einem weiten Bogen durchgeführt habe. Demgegenüber meint die Revision, MS "M[REDACTED]" habe bei der Vornahme des Manövers berücksichtigen müssen, daß MS "R[REDACTED]" und ein diesem Fahrzeug nachfolgender Schubverband das weiße Blinklicht - jedenfalls zu Beginn des Wendens - nicht gezeigt hätten, weshalb MS "M[REDACTED]" der Weg zu einer Backbordbegegnung mit der Bergfahrt gewiesen gewesen sei.

Ferner hätte ein Drehen des MS "M[REDACTED]" in einem engen Bogen auch deshalb nicht erfolgen können, weil MS "R[REDACTED]" im Raum der Fahrwassermitte linksrheinisch und dahinter der Schubverband noch etwas nach Steuerbord versetzt gefahren seien. Dem ist entgegenzuhalten:

a) Ein talwärts drehendes Fahrzeug ist bis zur Beendigung dieses Manövers kein Talfahrer; für ein solches Fahrzeug gelten daher nicht die Kursweisungen der Bergfahrt nach § 38 Nr. 2 oder Nr. 3 RheinSchPolVO 1954 (jetzt: § 6.04 RheinSchPolVO 1970)- BGH, Urt. v. 12. 3. 62 - II ZR 169/60, LM Nr. 12 zu RheinschiffahrtspolizeiVO v. 24. 12. 1954 = VersR 1962, 417, 419. Das Drehen des MS "M[REDACTED]" im weiten Bogen läßt sich daher nicht mit dem - unrichtigen - Bemerkten rechtfertigen, die Bergfahrt habe ihm den Weg zu einer Backbordbegegnung gewiesen.

b) Sofern nicht die Verkehrslage ein Drehen im weiten Bogen gebietet, muß der Wendende einen Drehkreis wählen, der nicht über das für die Durchführung seines Manövers notwendige Maß hinausgehen darf (BGH, Urt. v. 23. 2. 70 - II ZR 64/69, LM Nr. 48 zu RheinschiffahrtspolizeiVO v. 24. 12. 1954 = VersR 1970, 565). Hier lag es bei einer Fahrwasserbreite von etwa 300 m nun so, daß der Raum zwischen dem in Fahrwassermitte oder etwas linksrheinisch davon fahrenden MS "R[REDACTED]" und dem linken Ufer dem nur 67 m langen, etwa 30 bis 50 m aus dem linken Ufer heraus drehenden (BU S. 11 oben) MS "M[REDACTED]" genügend Platz für ein Wenden im engen Bogen bot. Eine andere Beurteilung kommt auch nicht etwa deshalb in Betracht, weil ein Schubverband dem MS "R[REDACTED]" etwas nach Steuerbord versetzt folgte. Dessen Längsabstand zu MS "R[REDACTED]" betrug nach dem unstreitigen Tatbestand des angefochtenen Urteils 400 m,

so daß er von MS "M[REDACTED]" bei Wendebeginn noch etwa 700 m entfernt war. Das bedeutete aber, daß ihn das Wendemanöver bei der gebotenen zügigen Durchführung überhaupt nicht berühren konnte, da er erst nach dessen Abschluß an MS "M[REDACTED]" herangekommen wäre. Seine Lage nötigte daher MS "M[REDACTED]" ebenfalls nicht, in einem weiten Bogen zu wenden.

3. Das Berufungsgericht verneint jedes Mitverschulden des MS "R[REDACTED]" an dem Schiffszusammenstoß. Umstände, welche die Aufstellung eines Ausgucks geboten hätten, seien nicht ersichtlich. Auch lasse sich nicht feststellen, daß das Wendemanöver des MS "M[REDACTED]" von MS "R[REDACTED]" aus auf eine größere Entfernung als 150 m erkennbar gewesen sei und der Rudergänger des Bergfahrs das Wendemanöver infolge Ermüdung zu spät wahrgenommen habe. Diesem könne auch nicht vorgeworfen werden, den Kurs des von ihm gesteuerten Fahrzeugs kurz vor dem Auftauchen des MS "M[REDACTED]" nach Backbord geändert zu haben, da er in der Wahl des Kurses frei gewesen sei. Daß er mit der Kursänderung das weiße Blinklicht eingeschaltet habe, habe für die Kollision keine Bedeutung gehabt. Daß er sodann nach dem Insichtkommen des MS "M[REDACTED]" den Backbordkurs und das Blinklicht beibehalten und den Zusammenstoß allein durch Zurückschlagen zu vermeiden gesucht habe, sei nicht zu beanstanden.

Auch gegen diese Ausführungen wendet sich die Revision ohne Erfolg.

a) Die Revision vermag keine Umstände aufzuzeigen, die es geboten hätten, auf MS "R[REDACTED]" einen Ausguck aufzustellen. Sie geht selbst davon aus, daß das

Wetter sichtbar und der Rudergänger des MS "Rhysprung" auch nicht auf andere Weise in der freien Sicht behindert war.

b) Richtig ist, daß der Schiffsführer des dem MS "R[REDACTED]" nachfolgenden Schubverbandes bekundet hat, das Topplicht und das Backbordseitenlicht des MS "M[REDACTED]" auf eine Entfernung von etwa 600 m wahrgenommen zu haben. Diese - vom Berufungsgericht gewürdigte - Angabe zwingt jedoch nicht zu dem Schluß, daß die genannten Lichter von MS "R[REDACTED]" aus auf eine wesentlich größere Entfernung als 150 m zu sehen gewesen sein müßten. Insoweit ist zu beachten, daß der Schubverband 400 m hinter MS "R[REDACTED]" zu Berg fuhr und sowohl für ihn als auch für MS "R[REDACTED]" das Topp- und das Backbordseitenlicht des MS "M[REDACTED]" infolge des Drehens dieses Fahrzeugs fast gleichzeitig in Sicht kamen.

c) Da, wie bereits oben erwähnt, das Hecklicht des MS "M[REDACTED]" für die Bergfahrt schwer auszumachen war, ist es aus Verfahrensgründen nicht zu beanstanden, daß das Berufungsgericht zu der Annahme gelangt ist, von MS "R[REDACTED]" aus habe man das Wendemanöver des MS "M[REDACTED]" erst beim Sichtbarwerden des roten Backbordseitenlichts erkennen können.

d) Das Berufungsgericht hat sich mit der Behauptung der Beklagten, der Rudergänger des MS "R[REDACTED]" habe das drehende MS "M[REDACTED]" infolge Übermüdung zu spät bemerkt, eingehend befaßt. Die hiergegen gerichteten Angriffe der Revision laufen lediglich auf eine eigene nicht zwingende Würdigung des Beweisergebnisses hinaus. Auch streitet jedenfalls mit Rücksicht auf die Feststellungen des Berufungsgerichts zur Erkennbarkeit des MS "M[REDACTED]" zu Gunsten der Beklagten kein Anscheinsbeweis.

e) Solange das Wendemanöver des MS "M[REDACTED]" für MS "R[REDACTED]" nicht erkennbar war, war dieses Fahrzeug in der Wahl seines Kurses frei. Es war deshalb nicht gehindert, den Kurs nach Backbord zu ändern, um seinen Weg im rechtsrheinischen Fahrwasser zu nehmen. Soweit dem die Revision entgegenhält, die Kursänderung habe nicht erfolgen dürfen, weil MS "R[REDACTED]" damit in den Drehkreis des MS "M[REDACTED]" hineingelaufen sei, übersieht sie, daß die Behauptung, MS "R[REDACTED]" habe den Kurswechsel erst vorgenommen, als das drehende MS "M[REDACTED]" für dieses Fahrzeug bereits sichtbar gewesen sei, nicht bewiesen ist (BU S. 15 Mitte). Auch kommt eine Anwendung der Vorschriften des § 37 Nr. 2 und Nr. 3 RheinSchPolVO 1964 nicht in Betracht, da diese Bestimmungen nur für das Begegnen und Überholen, nicht aber für das Wenden gelten.

f) Selbst wenn man MS "R[REDACTED]", wie die Revision meint, zum Vorwurf machen könnte, den Kurs beim Auftauchen des mit dem Kopf zum rechten Ufer zeigenden MS "M[REDACTED]" nicht wieder zur Fahrwassermitte hin geändert zu haben, so wäre diese Unterlassung als ein Fehler des letzten Augenblicks entschuldigt.

4. Danach war die Revision auf Kosten der
Beklagten zurückzuweisen.

Stempel

Fleck

Dr. Bauer

Dr. Tidow

Bundschuh