

11

BUNDESGERICHTSHOF 2016 029

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 36/65

URTEIL

Verkündet am

24. April 1967

Heil,

Justizobersekretär

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

1. der Firma Matthias B. [REDACTED] in L. [REDACTED]/Elbe,
Ba. [REDACTED]straße [REDACTED],
2. des Schiffsführers Niels N. [REDACTED] in H. [REDACTED]
Kreis L. [REDACTED], Auf der W. [REDACTED] [REDACTED],

Beklagten und Revisionskläger,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch die
Wasser- und Schifffahrtsdirektion M. [REDACTED],

Klägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -.

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 24. April 1967 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Dr. Fischer und der Bundesrichter Dr. Nörr, Dr. Bukow, Dr. Schulze und Stimpel

für Recht erkannt:

Die Revision der Beklagten gegen das Urteil des Rheinschiffahrtsobbergerichts Karlsruhe vom 22. Dezember 1964 wird zurückgewiesen.

Die Kosten der Revision werden den Beklagten als Gesamtschuldnern auferlegt.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Am mond hellen Abend des 22. September 1961 gegen 19.30 Uhr fuhr das der Erstbeklagten gehörende TMS "I [REDACTED]" unter Führung des Zweitbeklagten im Bereich der Mainzer Reede etwa in der Mitte des nach dem Vortrag der Beklagten etwa 400 m breiten Stromes bergwärts. Zu dieser Zeit legte das im Eigentum der Klägerin stehende und von Schiffsführer S [REDACTED] geführte Fahrgastschiff "M [REDACTED]" von dem Anlegesteiger der Wasser- und Schifffahrtsdirektion (etwa km 497,3) ab und fuhr mit leichtem Backbord-Kurs bergwärts. In Höhe der Badeanstalt Watrin, nach Abgabe des Signals 1 x lang, 2 x kurz, wendete "M [REDACTED]" in weitem Bogen zu Tal. TMS "I [REDACTED]" und Boot "M [REDACTED]" stießen

in Höhe von km 497,45, ca. 80 - 100 m vom rechts-rheinischen Ufer entfernt, zusammen. Beide Schiffe erlitten Sachschaden.

Zur Zeit des Unfalls waren mehrere Fahrzeuge im Revier. Vor dem Unfall hat TMS "L [REDACTED]" zur Überholung des mit einem Abstand von 100 - 140 m vom linken Ufer fahrenden R [REDACTED]-Schleppzuges (MSB "R [REDACTED] VI" mit Kahn "R [REDACTED] 37" auf 180 - 200 m Stranglänge) an dessen Backbordseite angesetzt. Etwas unterhalb fuhr im rechtsrheinischen Fahrwasser ein namentlich nicht bekannter Selbstfahrer, während kurz unterhalb der Mainmündung das bergfahrende MS "D [REDACTED]" zur Einfahrt in den Main verhielt. Als Boot "M [REDACTED]" ablegte, befand sich MSB "R [REDACTED] VI" etwa in Höhe der Lotsenstation (km 497,35).

Mit der Klage hat die Klägerin Ersatz ihres mit 16 093 DM bezifferten Schadens verlangt.

Den Klageanspruch hat das Rheinschiffahrtsgericht zu 1/5, das Rheinschiffahrtsobergericht zu 4/5 dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt.

Mit der Revision, um deren Zurückweisung die Klägerin bittet, wollen die Beklagten die Abweisung der Klage im vollen Umfange erreichen.

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



Entscheidungsgründe:

Die Revision ist zulässig (Art. 4 Abs. 2 des Gesetzes zur Änderung von Wertgrenzen und Kostenvorschriften in der Zivilgerichtsbarkeit vom 27. November 1964, BGBl. I. 933, in Verbindung mit § 546 Abs. 1 ZPO aF).

I. 1. Das Berufungsgericht hat festgestellt:

Das Fahrgastschiff "M[REDACTED]", ein kleines, schnelles und wendiges Schiff, habe nach Abgabe eines Backbordwendsignals nach Backbord gedreht und sei, den Kopf etwas talwärts gerichtet, in 80 - 100 m Abstand von "R[REDACTED] VI" quer zum rechtsrheinischen Fahrwasser hinüber gefahren. Als "M[REDACTED]" den Kurs des Schleppzuges kreuzte, sei "L[REDACTED]" von "M[REDACTED]" 370 - 410 m entfernt gewesen; zu diesem Zeitpunkt etwa habe der Bug von "L[REDACTED]", die leichten Backbordkurs gehalten habe, das Heck von "R[REDACTED] 37" in einem Abstand von 80 - 100 m erreicht. Der Schiffsführer von "L[REDACTED]" habe die "M[REDACTED]" erstmals gesehen, als diese oberhalb des Schleppzuges querfahrend aufgetaucht sei, also in einer Entfernung von 370 - 410 m. Er sei nach seiner Darstellung im Zweifel gewesen, ob "M[REDACTED]" in den Main einfahren oder zu Tal wenden wolle. MS "L[REDACTED]" habe, ohne ein Zeichen zu geben und seine Geschwindigkeit von 9 - 11 km/h herabzusetzen, seinen Kurs stärker nach Backbord genommen und schließlich, als es zu spät gewesen sei, seine Maschine rückwärts laufen lassen. Schiffsführer und Steuermann von "M[REDACTED]" hätten das Revier aufmerksam beobachtet. Die Querfahrt von "M[REDACTED]" sei zügig in großem Bogen durchgeführt worden. Bei der bedrohlichen Annäherung von "L[REDACTED]" habe "M[REDACTED]"

wenige Sekunden vor dem Zusammenstoß zurückgeschlagen und sei dadurch ins Treiben gekommen. "M[REDACTED]" habe nicht weiter nach Steuerbord fahren können, da weiter rechtsrheinisch der nicht bekannte Selbstfahrer hochgefahren sei, der Begegnung Steuerbord über Steuerbord verlangt habe.

2. Das Berufungsgericht würdigt den von ihm festgestellten Sachverhalt wie folgt:

a) Nautisches Verhalten der Schiffsführung von "M[REDACTED]"

Das Backbordwendesignal von "M[REDACTED]" sei objektiv unrichtig gewesen. Das von "M[REDACTED]" beabsichtigte Überqueren des Stromes nach Backbord hätte nur durch zwei kurze Töne oder ein Achtungssignal angezeigt werden dürfen. Das unrichtige Kurssignal sei aber nicht ursächlich, weil die Führung von "L[REDACTED]" das Signal nicht gehört habe.

Das Queren des Stromes durch das kleine, schnelle und wendige Fahrgastschiff sei im Hinblick auf die Entfernungen von "R[REDACTED] VI" und "L[REDACTED]" zulässig gewesen.

Da der Führer von "M[REDACTED]" den zunächst leichten und dann immer stärker werdenden Backbordkurs von "L[REDACTED]" wahrgenommen habe, habe er sich vor die Situation gestellt gesehen, daß "L[REDACTED]" keinerlei Zeichen gegeben und dabei Kurs nach Backbord gehalten habe. In dieser Lage hätte er Schallzeichen nach § 24 Nr. 1 RhSchPVO geben müssen, um seinerseits eine Klarstellung des Kurses zu erreichen. Das habe er fahrlässig unterlassen.

Ein weiteres Verschulden des Führers von "M[REDACTED]" sei zu verneinen. Insbesondere sei das Zurückschlagen nicht zu beanstanden, da "M[REDACTED]" durch den Kurs von "I[REDACTED]" in die Enge getrieben worden sei und nicht weiter nach Steuerbord habe ausweichen können.

b) Nautisches Verhalten des Bergfahrrers "L[REDACTED]".

Da der Führer von "L[REDACTED]" bei Insichtkommen von "M[REDACTED]" im Zweifel gewesen sei, ob "M[REDACTED]" in den Main habe einfahren oder zu Tal habe wenden wollen, hätte er entweder geraden Kurs oder Kurs nach Steuerbord nehmen und seine Geschwindigkeit herabsetzen müssen. Wäre damit die Kursunklarheit noch nicht behoben gewesen, hätte "L[REDACTED]" das Schallzeichen nach § 24 Nr. 1 a RhSchPVO (langer Ton) geben müssen. Durch seinen Backbordkurs habe der Führer von "L[REDACTED]" den von ihm geforderten Begegnungsweg dem MS "M[REDACTED]" abgeschnitten.

c) Das Verschulden der Führung von "L[REDACTED]" überwiege ganz erheblich, so daß der Schaden im Verhältnis von 4 : 1 zu Lasten von "L[REDACTED]" geteilt werden müsse.

II. Die Revision ist der Auffassung, das Queren von "M[REDACTED]" im Abstand von 80 - 100 m vor "R[REDACTED] VI" sei unzulässig gewesen, da hierdurch das überholende MS "L[REDACTED]" in Schwierigkeiten habe kommen müssen, zumal "M[REDACTED]" den Kopf schon talwärts gerichtet habe. Das Berufungsgericht habe die Geschwindigkeit von "M[REDACTED]" und den Winkel, in dem das Schiff zu Tal gefahren sei, nicht festgestellt. Da vom Insichtkommen der "M[REDACTED]" bis zum Zusammenstoß nur etwa 1 Minute vergangen sei, hätte "I[REDACTED]" unvermittelt ihre Geschwindigkeit vermindern

oder ihren Kurs ändern müssen, was ein Querschneider nicht verlangen könne. Beim Auftauchen von "M [REDACTED]" habe man auf "L [REDACTED]" nur das rote Backbordlicht sehen können. Erst nach Wahrnehmung auch des grünen Steuerbordlichtes und der Veränderung der Abstände zwischen grün und rot habe der Kurs von "M [REDACTED]" erkannt werden können. "M [REDACTED]" hätte an Backbord von "L [REDACTED]" passieren können, sie sei nur durch ihr Stoppen und Treibenlassen daran gehindert worden. "L [REDACTED]" habe ihren klaren Kurs, ohne ein Kurssignal zu geben, beibehalten können, eine Herabsetzung der Geschwindigkeit hätte sich nicht ausgewirkt. Da "M [REDACTED]" den Strom gequert habe, komme die Begegnungsvorschrift des § 38 Nr. 1 Satz 2 RhSchPVO nicht zum Zuge.

III. Die Revision kann im Ergebnis keinen Erfolg haben.

1. Entgegen der Annahme des Berufungsgerichts hat die Führung von "M [REDACTED]" ihre Absicht, auf der Mainzer Reede in weitem Bogen zu Tal zu wenden, mit Recht durch Backbordwendesignal angekündigt (§ 47 Nr. 2 mit § 46 Nr. 2 RhSchPVO). Ob ein Schiff in kurzem oder in weitem Bogen wendet, ist für die Signalgebung unerheblich; beides ist immer ein Wenden, das durch Wendesignal angekündigt werden muß, wenn andere Fahrzeuge durch das beabsichtigte Manöver gezwungen sind, ihre Geschwindigkeit zu mindern oder (und) ihren Kurs zu ändern. (Die vom Berufungsgericht angeführte Entscheidung des erkennenden Senats vom 28. April 1960 - II ZR 68/59 - VersR 1960, 535, LM RhSchPVO Nr. 5, betrifft einen ganz anders liegenden Fall bei Abgabe eines Ausfahrtsignals.) Die Frage, ob mit dem Wenden eine (zulässige oder unzulässige) Querschiffahrt verbunden ist, taucht erst bei der Durchführung des Wendemanövers auf. Wollte man

mit dem Berufungsgericht beim Wenden in weitem Bogen die für das Überqueren geltende Vorschrift der Zeichengebung des § 49 Nr. 1 Abs. 2 RhSchPVO anwenden, so würde die Absicht des Wendens nicht angekündigt werden; dies stände weder im Einklang mit den Vorschriften der §§ 46, 47 RhSchPVO noch würde es der Verkehrssicherheit dienen, die gerade verlangt, daß die im Revier befindlichen Fahrzeuge über das vom Wendenden beabsichtigte Manöver unterrichtet werden.

Im Zeitpunkt der Abgabe des Wendesignals hatte, wie sich aus den Feststellungen des Berufungsgerichts ergibt, MS "L [REDACTED]" das Heck des Kahnes "R [REDACTED] 37" noch nicht erreicht. Der Führer dieses Schiffes hat zwar das Wendesignal nicht gehört. Das entschuldigt ihn aber nicht, da die Partei von "L [REDACTED]" keine Umstände dargetan und bewiesen hat, die das Nicht hören des Schallzeichens rechtfertigen könnten (BGH VersR 1965, 251, 252; ZfB 1965, 167). Motorgeräusche des eigenen Schiffes sind kein Rechtfertigungsgrund; nur wenn auf dem Vorschiff von "L [REDACTED]" ein Ausguck aufgestellt worden wäre und dieser trotz aufmerksamen Beobachtens das Signal - etwa wegen des dazwischenfahrenden Schleppzuges - nicht hätte hören können, hätte die Partei von "L [REDACTED]" sich entlasten können. Darüber ist aber nichts vorgetragen. Sie muß sich daher so behandeln lassen, als hätte der Führer von "L [REDACTED]" das Backbordwendesignal gehört. Es mag sein, daß dem Führer von "L [REDACTED]" die Sicht auf "M [REDACTED]" durch den Schleppzug verdeckt war. Das ist aber unerheblich (BGH aaO). Aus der Schallrichtung mußte der Führer von "L [REDACTED]" erkennen, daß sich das sein Wenden über Backbord ankündigende Schiff an seiner, des Führers

von "L [REDACTED]", Steuerbordseite voraus befand, also vor dem Schleppzug wenden wollte. Um nicht in den Drehschleppzug dieses Schiffes zu kommen, hätte er daher insbesondere wegen der erschwerten Sichtverhältnisse in der Dunkelheit sofort, als das Schallsignal gegeben worden war, ("unvermittelt", s. BGH aaO) von seinem Überholmanöver absehen und hinter dem Kahn "R [REDACTED] 37" zurückbleiben müssen (§§ 47 Nr. 2, 46 Nr. 3 RhSchPV0).

2. "M [REDACTED]" hat querfahrend den Kurs des SB "R [REDACTED] VI" in einem Abstand von 80 - 100 m gekreuzt. Dadurch allein entstand keine Gefahrenlage, das Schleppboot brauchte nicht einmal seine Geschwindigkeit zu verringern. Das Kreuzen des Schleppbootes ist auch nicht wegen des weiter unterhalb zu Berg fahrenden MS "L [REDACTED]" zu beanstanden, da die Entfernung zu "L [REDACTED]" 370 - 410 m betrug.

3. Allerdings war es nautisch nicht unbedenklich, daß "M [REDACTED]" bereits beim Kreuzen des Kurses von "R [REDACTED] VI" den Kopf etwas talwärts gerichtet hatte. Wenn, wie hier, mit weiterer Bergfahrt zu rechnen ist, so gebietet es in der Regel die nautische Sorgfaltspflicht, daß der Kreuzende den Kopf des Schiffes leicht zu Berg richtet, da er hierdurch einer etwaigen Gefahrenlage besser begegnen kann (vgl. BGH aaO). Ob bei einem solchen Verhalten von "M [REDACTED]" der Zusammenstoß vermieden worden wäre, kann zweifelhaft sein. Es kann jedoch unterstellt werden, da dies auf die Entscheidung keinen Einfluß hat.

4. Als "M [REDACTED]" vor dem Schleppzug querfahrend in die Sicht von "L [REDACTED]" kam, war der Führer von

"L[REDACTED]" in Zweifel, ob "M[REDACTED]" in den Main einfahren oder zu Tal wenden wollte. Er war danach verpflichtet, beiden Möglichkeiten bei seinen nautischen Maßnahmen Rechnung zu tragen. Falls "M[REDACTED]" in den Main einfahren wollte, so konnte bei dem Abstand der beiden Schiffe keine Gefährdung eintreten, welchen Kurs auch immer "L[REDACTED]" einschlug. Anders war es, wenn "M[REDACTED]" zu Tal fahren wollte, womit man auf "L[REDACTED]" ebenfalls rechnete. Dann mußte ihr Führer nicht nur für "M[REDACTED]" tatsächlich Platz zum Wenden lassen, sondern auch erkennbar machen, wo er dem MS "M[REDACTED]" die Fortsetzung und Beendigung des Wendemanövers ermöglichte. Hiernach war, falls "L[REDACTED]" nach Steuerbord oder nach Backbord fuhr, ein Fall gegeben, in dem die Abgabe des Steuerbord- oder Backbordsignals erforderlich war (§ 24 Nr. 1 b und c RhSchPVO). Da "L[REDACTED]" Backbordkurs hielt und weiter diesen Kurs fahren wollte, mußte sie daher beim Insichtkommen von "M[REDACTED]" sofort Backbordschallsignal geben, um außer Zweifel zu stellen, daß sie diesen Kurs beibehalten wollte. Das übersieht die Revision, wenn sie dem Berufungsgericht vorwirft, es habe sich nicht vergegenwärtigt, daß vom Insichtkommen bis zum Zusammenstoß nur etwa eine Minute vergangen sei. Dazu kommt, daß der Führer von "L[REDACTED]" in dem Augenblick, als für ihn das grüne Steuerbordlicht von "M[REDACTED]" sichtbar wurde und er damit "M[REDACTED]" als Talfahrer erkannte, das Blinklicht nach § 38 Nr. 3 b zeigen mußte, wenn er Begegnung an Steuerbord verlangte. Nach den Feststellungen im angefochtenen Urteil (Wenden in weitem Bogen, Entfernung der beiden Schiffe, Kollisionsort) ist anzunehmen, daß "M[REDACTED]" so rechtzeitig zur Talfahrt übergegangen ist (wie auch von ihrem Führer behauptet wird),

daß von diesem Schiff die (unterlassene) Weisung des Bergfahrs zur Begegnung an Steuerbord noch hätte befolgt werden können und damit der Unfall vermieden worden wäre. Jedoch ist der Revision zuzugeben, daß insoweit völlig ausreichende Feststellungen des Berufungsgerichts fehlen und daher ein Verstoß der Führung von "L [REDACTED]" gegen die Begegnungsvorschrift nicht einwandfrei feststeht. Auch kann dahinstehen, ob dem Führer von "L [REDACTED]" nicht ein Vorwurf deswegen zu machen ist, weil er offenbar das Nachtklas nicht gebraucht hat.

5. Als "M [REDACTED]" den Kurs des Schleppzuges kreuzte, nahm ihr Führer das mit leichtem Backbordkurs zu Berg fahrende MS "L [REDACTED]" wahr. Es taucht die Frage auf, ob er nicht verpflichtet war, sofort in kurzem Drehkreis sein Wendemanöver zu Ende zu führen, da objektiv genügend Platz zwischen dem Schleppzug und "L [REDACTED]" vorhanden war. Die Frage muß jedoch unter den gegebenen Umständen verneint werden. Der Führer von "M [REDACTED]" sah, wie das Berufungsgericht zutreffend ausführt, sich vor die Situation gestellt, daß "L [REDACTED]" kein Zeichen gab und dabei Kurs nach Backbord hielt. Es ist nicht schuldhaft, wenn er damit rechnete, daß "L [REDACTED]" den Backbordkurs aufgeben und sich nach Steuerbord begeben werde. Auch nach der Auffassung des Rheinschiffahrtsgerichts und des Rheinschiffahrtsobergerichts wäre ein solches Verhalten der Führung von "L [REDACTED]" geboten gewesen. Die Fortsetzung der Querfahrt kann ihm daher nicht angelastet werden. Jedoch wird ihm mit Recht zum Vorwurf gemacht, daß er es unterlassen hat, durch Achtungssignal die Führung von "M [REDACTED]" zu veranlassen, ihre Kursabsicht einwandfrei

erkennbar zu machen. Dieses Unterlassen war auch ursächlich für den Unfall, da anzunehmen ist, daß "L [REDACTED]" nach Wahrnehmung des Achtungssignals sich nautisch richtig verhalten, nämlich seine Kursabsicht durch Schallsignal deutlich gemacht hätte.

Der Führer von "M [REDACTED]" hat behauptet, er sei, als er zur Talfahrt übergegangen sei, an die Weisung des Bergfahrers "L [REDACTED]" zur Begegnung an Backbord gebunden gewesen und habe deshalb nach Steuerbord gehalten. Aus dem Vortrag der Partei von "M [REDACTED]" ergibt sich, daß das schnelle, kleine und wendige MS "M [REDACTED]" einer Weisung zur Begegnung an Steuerbord, die nach Beendigung der Querfahrt von "M [REDACTED]" gegeben worden wäre, hätte Folge leisten können und damit der Zusammenstoß vermieden worden wäre. Fehler des Wendenden bei der Durchführung des Wendemanövers hat nach allgemeinen Grundsätzen derjenige zu beweisen, der sich darauf beruft, hier also der Bergfahrer. Die Partei von "L [REDACTED]" hat nicht bewiesen, daß "M [REDACTED]" erst in so kurzer Entfernung vor "L [REDACTED]" zur Talfahrt übergegangen sei, daß es zum Zusammenstoß auch dann gekommen wäre, wenn "L [REDACTED]" auf diesen Übergang hin Blinklichtsignal gegeben hätte. Hiernach hat der Führer von "M [REDACTED]" mindestens nicht schuldhaft gehandelt, wenn er entsprechend der Weisung des Bergfahrers zur Begegnung an Backbord Steuerbordkurs gehalten und erst zurückgeschlagen hat, als für ihn erkennbar wurde, daß er wegen des Herankommens des unbekannt gebliebenen Selbstfahrers nicht weiter nach Steuerbord habe ausweichen können.

6. Auch die Schuldabwägung des Berufungsgerichts greift die Revision im Ergebnis ohne Erfolg an. Die Führung von "L [REDACTED]" trifft das weit überwiegende Verschulden. Sie hat das Backbordwendesignal nicht gehört und mit

dem Überholen des Schleppzuges begonnen, statt hinter diesem zurückzubleiben. Sie hat ihren eigenen Kurs gegenüber dem wendenden Schiff nicht klargestellt. Der Führer von "M [REDACTED]" hat beim Kreuzen des Schleppzuges den Kopf seines Schiffes etwas zu Tal statt zu Berg gerichtet, ein Fehler, der - die Ursächlichkeit unterstellt - bei seinem kleinen, schnellen und wendigen Schiff nicht schwerwiegt, und hat es unterlassen, durch Achtungssignal den Bergfahrer zur Klarstellung seines Kurses zu veranlassen. Bei dieser Sachlage erscheint die vom Berufungsgericht vorgenommene Schadensverteilung im Verhältnis 4 : 1 zu Lasten des Bergfahrers "L [REDACTED]" angemessen.

IV. Nach alldem ist die Revision mit der Kostenfolge aus §§ 97 Abs. 1, 100 Abs. 4 ZPO zurückzuweisen.

Dr. Fischer Dr. Nörr Dr. Bukow Dr. Schulze Stimpel