

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 40/64

URTEIL

Verkündet am

17. Februar 1966
Schorm,
Justizangestellter
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

1. der Firma Gebrüder v. L. und N.V., Ro.,
zu laden bei der Firma Hü. KG, D.-Ru.,
2. des Kapitäns Johannes Kn. vom MS "Ri.",
zu laden bei der Beklagten zu 1,

Beklagten und Revisionskläger,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. -

gegen

die Firma "Rh." Rheinschiffahrts-Gesellschaft mbH.,
H./Ni., vertreten durch ihre Geschäftsführer
Willy Ku., Ho., K. str., und Harald-Erik B.,
Dü., R. str.,

Klägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt - .

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 17. Februar 1966 unter Mitwirkung der Bundesrichter Dr. Kuhn, Dr. Nörr, Liesecke, Dr. Bukow und Fleck

für Recht erkannt:

Die Revision der Beklagten gegen das Urteil des 3. Zivilsenats des Oberlandesgerichts - Rheinschiffahrtsobergerichts - Köln vom 10. Januar 1964 wird zurückgewiesen.

Den Beklagten werden als Gesamtschuldnern die Kosten des Revisionsverfahrens auferlegt.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Das MS "E[REDACTED]" der Klägerin ist am 7. November 1961 unterhalb des Wei[REDACTED] We[REDACTED] mit dem der Beklagten zu 1) gehörenden und von dem Beklagten zu 2) geführten MS "Ri[REDACTED]" zusammengestoßen. "Ri[REDACTED]" fuhr rechtsrheinisch beladen zu Berg und zeigte der herankommenden Talfahrt die blaue Seitenflagge. "E[REDACTED]" kam über Steuer aus dem zwischen dem Weißenthurmer Werth und dem Ne[REDACTED] U[REDACTED] fließenden Rheinarm und drehte unterhalb der We[REDACTED] (km [REDACTED], [REDACTED]) über Steuerbord auf, um anschließend stromabwärts zu fahren. Auch dieses Schiff zeigte, als es beim Wenden war, die blaue Seitenflagge. Etwa in Höhe des Ne[REDACTED] St[REDACTED] (km 608,512) der "Kö[REDACTED]-Dü[REDACTED]" ver-

legte "Ri[REDACTED]" seinen Kurs nach Steuerbord zum linksrheinischen Ufer hin. Auf dieser Fahrt stieß das Schiff mit "E[REDACTED]" linksrheinisch zusammen; beide Einheiten wurden beschädigt. Im Revier befanden sich u.a. noch zwei Schiffe: Das MS "Hi[REDACTED] Ti[REDACTED] K.T. [REDACTED]" war in der Nähe des genannten Steigers vor Anker gegangen; "Ri[REDACTED]" war an ihm vorbeigefahren und auf seiner Höhe nach Steuerbord abgegangen. Das MS "Ma[REDACTED]" war der letzte oder vorletzte Talfahrer; es passierte zwischen den kollidierenden Schiffen und dem linken Ufer beim Zusammenstoß oder kurz vorher oder nachher.

Die Klägerin hat behauptet: Das Wendemanöver von "E[REDACTED]" sei durch mehrere Signale angekündigt worden. Es sei begonnen worden, als "Ri[REDACTED]" noch hinreichend weit entfernt gewesen sei. "E[REDACTED]" habe schon quer im Strom gelegen, als "Ri[REDACTED]" erst in Höhe des Ne[REDACTED] St[REDACTED] der "Kö[REDACTED]-Dü[REDACTED]" gewesen sei. Zum Unfall sei es nur deshalb gekommen, weil das Schiff der Beklagten plötzlich seinen Kurs hart nach Steuerbord verlegt habe und in den Drehkreis von "E[REDACTED]" hineingefahren sei. Ihr sei ein Schaden in Höhe von 41 464,45 DM entstanden, den sie mit der Klage ersetzt verlangt.

Die Beklagten haben vorgetragen: "E[REDACTED]" habe sein Wendemanöver nicht durch ein akustisches Signal angekündigt. Der Beklagte zu 2) habe deshalb geglaubt, es wolle unterhalb der We[REDACTED] die Talfahrt vorbeilassen und dann zu Berg fahren; deshalb zeige es auch die blaue Flagge. Das Schiff habe auch mit seinem Wendemanöver in zu kurzem Abstände von "Ri[REDACTED]" begonnen und außerdem in zu großem Bogen gewendet.



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

Entscheidungsgründe:

Das Berufungsgericht hat festgestellt: Das an der unteren We [REDACTED] verhaltende MS "E [REDACTED]" habe Wendesignal gegeben und mit dem Wenden begonnen, als "Ri [REDACTED]" rund 600 m unterhalb in der Nähe des rechtsrheinischen Ufers zu Berg gefahren sei. Als der Abstand zwischen den beiden Schiffen sich auf rund 400 m verringert habe, sei "E [REDACTED]" bereits etwa quer im Strom gelegen und habe "Ri [REDACTED]" in Höhe des Kö [REDACTED]-Dü [REDACTED] St [REDACTED] plötzlich hart Steuerbordkurs zum linken Ufer genommen. Ohne die blaue Seitenflagge einzuziehen und die Geschwindigkeit zu verringern, habe "Ri [REDACTED]" diesen Kurs "stur" beibehalten und dabei das linksrheinisch zu Tal fahrende MS "Ma [REDACTED]" hart angehalten. Etwa 50 m vor dem Unfallsort habe "Ri [REDACTED]" gestoppt, anschließend zurückgeschlagen und die blaue Seitenflagge eingezogen. MS "E [REDACTED]", das ebenfalls die blaue Seitenflagge gesetzt habe, sei beim Zusammenstoß etwa zu 3/4 herum gewesen.

Aus seinen Feststellungen zieht das Berufungsgericht den Schluß, das Wendemanöver von "E [REDACTED]" sei zulässig gewesen und nautisch richtig in einem großen Bogen ausgeführt worden. Dagegen habe MS "Ri [REDACTED]" nautisch falsch gehandelt, als es unter Beibehaltung der blauen Seitenflagge den eigenen Kurs stark nach Steuerbord verlegt habe;

"Ri [REDACTED]" hätte seinen rechtsrheinisch verlaufenden Kurs beibehalten müssen.

Die Ausführungen im angefochtenen Urteil halten allen Revisionsangriffen stand.

I. Verhalten der Schiffsführung von "E [REDACTED]"

1. Die Revision hält das Wendemanöver von "E [REDACTED]" deshalb für unzulässig, weil das MS "Ma [REDACTED]" dadurch gezwungen worden sei, unvermittelt seine Geschwindigkeit zu erhöhen und seinen Kurs nach Backbord zu richten. Der Revisionsangriff bedarf keiner Erörterung, da es für den vorliegenden Rechtsstreit nur darauf ankommt, ob das Wenden zu Tal mit Rücksicht auf den Bergfahrer "Ri [REDACTED]" zulässig war (§ 47 Nr. 1 RhSchPVO). Das hat das Berufungsgericht ohne Rechtsirrtum bejaht; es hat dabei nicht auf die Beweislast abgestellt. Eine etwaige Unzulässigkeit des Manövers im Verhältnis zu "Ma [REDACTED]" hat den Bergfahrer "Ri [REDACTED]" nicht berührt, sie wäre für den Unfall nicht ursächlich.

2. Soweit die Revision darauf hinweist, für ein in den fließenden Verkehr sich einschaltendes Fahrzeug ergebe sich eine besondere Sorgfaltspflicht des Abwartens, ist dem entgegenzuhalten, daß diese Pflicht in § 47 Nr. 1 RhSchPVO geregelt ist.

3. Die Revision meint, "E [REDACTED]" habe seinen Drehkreis über Gebühr ausgedehnt und damit eine unzulässige Querfahrt unternommen. Auch dieser Angriff vermag der Revision nicht zum Erfolg zu verhelfen. Auch wenn man davon ausgeht, "E [REDACTED]" habe beim Wenden gleichzeitig eine Quer-

fahrt ausgeführt, so war diese bei den vom Berufungsgesicht festgestellten Abständen von 600, später 400 m, nach § 49 Nr. 1 RhSchPVO zulässig. Diese Vorschrift stellt hinsichtlich der Zulässigkeit der Stromüberquerung keine anderen Voraussetzungen auf als hinsichtlich des Wendens zu Tal (§ 47 Nr. 1 RhSchPVO), sondern erklärt die letztere Vorschrift für entsprechend anwendbar. "E [REDACTED]" durfte also beim Wenden den Strom überqueren. Der Grundsatz, daß in kurzem Bogen zu wenden ist (BGH VersR 1961, 881), gilt nur für den Fall, daß bei weitem Bogen (Überqueren des Stromes) das andere Fahrzeug unvermittelt seine Geschwindigkeit vermindern oder seinen Kurs ändern müßte. Das war aber hier nicht der Fall. Überdies greift der Grundsatz dann nicht Platz, wenn beim Wenden in kurzem Bogen der Kurs des Wendenden die Gefahr des Zusammenstoßes mit einem Bergfahrer herbeiführen könnte (BGH, Urt. v. 20. September 1956 - II ZR 325/55; vgl. Wassermeyer, Der Kollisionsprozeß in der Binnenschifffahrt, 3. Aufl. S. 231). Es bedarf keiner Entscheidung darüber, ob "E [REDACTED]", wie das Berufungsgesicht meint, bei kleinem Drehkreis den nautisch allein richtigen rechtsrheinischen Kurs des Bergfahrers nicht genügend freigefahren hätte; denn jedenfalls ist der von "E [REDACTED]" gefahrene große Bogen nach der Sachlage nicht zu beanstanden.

4. Gegen die Schiffsführung von "E [REDACTED]" kann auch, wie im angefochtenen Urteil zutreffend ausgeführt ist, kein Schuldvorwurf daraus hergeleitet werden, daß sie den Kurs zum linken Ufer beibehielt, um linksrheinisch zu Tal zu fahren, obwohl sie erkannte, daß "Ri [REDACTED]" in 400 m Abstand gleichfalls Kurs zum linken Ufer nahm. Sie durfte darauf vertrauen, daß die Führung von "Ri [REDACTED]" bei der klar übersichtlichen Lage im Revier ihren Steuerbordkurs abbrechen werde. In diesem Zusammenhang spielt auch die von

"Ri [REDACTED]" gesetzte blaue Flagge eine Rolle. Als MS "E [REDACTED]" seine Querfahrt beendet hatte und zur Talfahrt übergegangen war, durfte und mußte es die Weisung des Bergfahrrers "Ri [REDACTED]" zur Begegnung an Steuerbord auf sich beziehen (BGH VersR 1960, 535, 536; dem steht die Entscheidung des Senats in VersR 1962, 417, 419 nicht entgegen, in der unter ausdrücklichem Bezug auf die vorgenannte Entscheidung der anders liegende Fall eines wendenden Schleppzuges behandelt ist, dessen erste Länge beim Zusammenstoß quer lag, während die zweite Länge gerade erst mit dem Wenden begonnen hatte, beide Längen also die Köpfe noch nicht zu Tal gerichtet hatten). Diesen Übergang zur Talfahrt hat aber "E [REDACTED]" schon in ausreichender Entfernung vor der Unfallstelle vollzogen, da nach der Feststellung des Berufungsgerichts "E [REDACTED]" beim Zusammenstoß schon zu etwa 3/4 herum war. Die Führung von "E [REDACTED]" ist auf jeden Fall dadurch entschuldigt, daß sie durch den falschen Steuerbordkurs des die blaue Flagge beibehaltenden "Ri [REDACTED]" zum mindesten in die Ungewißheit versetzt worden war, ob "Ri [REDACTED]" ihr an Steuerbord oder an Backbord begegnen wollte.

5. Die Revision rügt schließlich, das Berufungsgericht habe sich nicht mit den Aussagen der Besatzungsmitglieder von "Ma [REDACTED]" befaßt, wonach "E [REDACTED]" einmal die blaue Flagge gesetzt und dann wieder eingezogen habe. Das Berufungsgericht hatte jedoch hierzu keinen Anlaß, da die Schiffsführung von "Ri [REDACTED]" diesen angeblichen Flaggenwechsel offensichtlich nicht bemerkt, jedenfalls ihre nautischen Maßnahmen nicht damit begründet hat.

II. Verhalten der Schiffsführung von "Ri [REDACTED]"

Mit Recht ist das Berufungsgericht zu der Auffassung gekommen, die Schiffsführung von "Ri [REDACTED]" habe allein den Zusammenstoß schuldhaft dadurch herbeigeführt, daß sie nicht ihren Kurs rechtsrheinisch beibehalten habe, sondern unter Einschlagung und Beibehaltung eines harten Steuerbordkurses in den Drehkreis von "E [REDACTED]" hineingefahren sei. Schon von dem Augenblick an, als "E [REDACTED]" Wendesignal gab, dann in dem Zeitraum, als "E [REDACTED]" den Strom überquerte und erst recht von dem Zeitpunkt an, als "E [REDACTED]" den Kopf talwärts richtete, durfte MS "Ri [REDACTED]" nicht nach Steuerbord fahren und in den Drehkreis von "E [REDACTED]" geraten, sondern mußte seinen bisherigen Kurs in der Nähe des rechtsrheinischen Ufers beibehalten oder jedenfalls, nachdem es schon vorschriftswidrig Steuerbordkurs eingeschlagen hatte, den Kurs wieder nach Backbord richten. Denn das Gesetz (§§ 47 Nr. 1, 49 Nr. 1 RhSchPVO) verlangt, daß sich der Bergfahrer dem Kurs des wendenden oder quer fahrenden Schiffes in zumutbarer Weise anpaßt und zu diesem Zweck, falls geboten, in normaler Weise seine Geschwindigkeit vermindert und (oder) seinen Kurs ändert. Hier hätte nach der Feststellung des Berufungsgerichts "Ri [REDACTED]", um die Manöver von "E [REDACTED]" zu ermöglichen, seinen Kurs überhaupt nicht zu ändern brauchen und höchstens seine Geschwindigkeit vermindern müssen. Das Gesetz (§ 37 Nr. 2 RhSchPVO) verbietet ferner dem Bergfahrer, seinen Kurs, dessen Beibehaltung jede Gefahr eines Zusammenstoßes ausschließt, gegenüber dem wendenden Schiff in einer Weise zu ändern, die beim späteren Begegnen die Gefahr eines Zusammenstoßes herbeiführen könnte. Auch gegen diese Vorschrift hat die Schiffsführung von "Ri [REDACTED]" verstoßen; denn "E [REDACTED]" fuhr bereits quer, als "Ri [REDACTED]" noch

rund 400 m entfernt war, hätte also bis zum Herankommen von "Ri [REDACTED]" dessen rechtsrheinischen Kurs völlig freigefahren, während durch die in rund 400 m Abstand vorgenommene Kursänderung des "Ri [REDACTED]" die Gefahr des Zusammenstoßes herbeigeführt worden ist. Schließlich hat "Ri [REDACTED]" im weiteren Verlauf, als "E [REDACTED]" den Kopf bereits zu Tal gerichtet hatte und in Erwiderung des vom Bergfahrer gegebenen Sichtzeichens (§ 39 Nr. 2 RhSchPVO) weiter nach linksrheinisch fuhr, dem Verbot der Änderung des festgelegten Kurses (§ 37 Nr. 3, § 38 Nr. 1, 3 RhSchPVO) zuwider gehandelt, indem seine Schiffsführung entgegen der von ihr gegebenen, nunmehr auch für "E [REDACTED]" (das inzwischen die Talfahrt aufgenommen hatte) geltenden Weisung zur Begegnung an Steuerbord den Kurs von "Ri [REDACTED]" nach Steuerbord beibehalten hat.

Fehl geht die Meinung der Revision, die Schiffsführung von "Ri [REDACTED]" habe darauf vertrauen dürfen, daß "E [REDACTED]" im Hinblick auf die Talfahrt das Wendemanöver unterlassen würde. Ein solcher Vertrauenssatz würde für die Phasen, in denen der Unfall noch hätte abgewendet werden können, schon deshalb nicht Platz greifen, da man in rund 400 m Entfernung auf "Ri [REDACTED]" erkennen mußte, daß "E [REDACTED]" zu Tal wenden wollte oder mindestens eine Quertalfahrt unternahm.

Das gleiche gilt von der Ansicht der Revision, die Schiffsführung von "Ri [REDACTED]" habe darauf vertraut, "E [REDACTED]" werde in kurzem Drehkreis wenden. Abgesehen davon, daß die Sachlage ein solches Vertrauen schon von Anfang an nicht rechtfertigte, mußte die Führung von "Ri [REDACTED]" jedenfalls im weiteren Verlauf der Ereignisse erkennen, daß "E [REDACTED]" in großem Bogen wendete, sie

mußte also jedenfalls später das Ansteuern des linken Ufers unterlassen.

Der Führung von "Ri[REDACTED]" wurde nicht der Vorwurf gemacht, daß sie die blaue Seitenflagge beibehielt, sondern daß sie nicht entsprechend ihrer Kursweisung gefahren ist. Das gilt auch im Verhältnis zu "E[REDACTED]", nachdem dieses Schiff zunächst quer und dann zu Tal gefahren ist.

III. Nach all dem ist die Revision unbegründet. Sie ist mit der Kostenfolge aus § 97 Abs. 1, § 100 Abs. 4 ZPO zurückzuweisen.

Dr.Kuhn Dr.Nörr Liesecke Dr.Bukow Fleck