

Verkündet

am 14. Dezember 1964

Heil, Justizobersekretär

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

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

In dem Rechtsstreit

1. der Reederei B [REDACTED] GmbH, vertreten durch
ihre Geschäftsführung, W [REDACTED], H [REDACTED] str. [REDACTED] - [REDACTED],
2. des Schiffsführers Willi W [REDACTED] vom MFS "U [REDACTED] XI -
G [REDACTED]", zu laden bei der Beklagten zu 1),

Beklagte, Revisionskläger
und Anschlußrevisionsbeklagte,

-Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED]-

gegen

den Schiffseigner Hermann K [REDACTED], B [REDACTED], G [REDACTED]
straße [REDACTED],

Kläger, Revisionsbeklagten
und Anschlußrevisionskläger,

-Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED]-

hat der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die münd-
liche Verhandlung vom 14. Dezember 1964 unter Mitwirkung
des Senatspräsidenten Dr. Fischer und der Bundesrichter
Dr. Kuhn, Dr. Nörr, Liesecke und Dr. Schulze

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Beklagten werden unter
Zurückweisung ihrer Revision im übrigen und
unter Zurückweisung der Anschlußrevision des
Klägers die Urteile des Rheinschiffahrtsgerichts
in Duisburg-Ruhrort vom 2. Februar 1962 und des
3. Zivilsenats des Oberlandesgerichts - Rhein-
schiffahrtsobergerichts - in Köln vom 7. Januar
1963 geändert.

Die Klage wird zu 2/5 dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Im übrigen wird sie abgewiesen.

Von den Kosten des zweiten und dritten Rechtszuges tragen der Kläger und die Beklagten, diese als Gesamtschuldner, je 2/5.

Zur Verhandlung und Entscheidung über den Betrag des Klageanspruchs und die restlichen Kosten wird die Sache an das Rheinschiffahrtsgericht zurückverwiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Der Kläger ist Eigner und Kapitän des MS "E[REDACTED]". Die Beklagte zu 1 ist Eignerin oder Ausrüsterin des MTS "U[REDACTED] XI/G[REDACTED]", das im folgenden kurz "G[REDACTED]" genannt wird. Es wurde zur Zeit des Unfalles von dem Beklagten zu 2 geführt.

Am 2. Dezember 1959 lag auf der Reede von Wesseling zwischen km 669,6 und 669,7 das leere MTS "G[REDACTED]" auf der Seite eines Bunkerbootes, das sich seinerseits am Kopf des linksrheinisch gelegenen Kranschiffs der Beklagten zu 1 in Wesseling befand. Unterhalb des Kranschiffs ankerten 2 Leerschiffe und stromwärts von ihnen der beladene Kahn "K[REDACTED] 3". Weiter stromab lag der leere Kahn "B[REDACTED] 25", bei km 669,9 befand sich das Rad-Boot "B[REDACTED] XV". Auf dem Achterschiff von "B[REDACTED] XV" hatte das kleine Boot "B[REDACTED] X" festgemacht. MTS "G[REDACTED]" beabsichtigte, die Talfahrt nach Gelsenberg anzutreten und wendete deshalb über Backbord zu Tal. Während des Wendemanövers stieß es mit dem zu Berg kommenden MS "E[REDACTED]" zusammen. Hierbei wurden beide Schiffe beschädigt.

Der Kläger hat behauptet, "G[REDACTED]" sei für ihn nicht sichtbar gewesen, als das Schiff sein Wendemanöver begonnen habe, da es durch andere Einheiten verdeckt worden sei. Ein Wendesignal habe er nicht gehört. Als das Schiff in Sicht gekommen sei, sei "E[REDACTED]" schon oberhalb des Radbootes "B[REDACTED] XV" gewesen. Er, der Kläger, habe angenommen, "G[REDACTED]" werde in kurzem Bogen wenden, und sei deshalb nach Backbord ausgewichen. Das wendende Schiff habe aber die ganze Breite des Stromes für sein Manöver in Anspruch genommen und eine regelrechte Querfahrt durchgeführt. Hierauf beruhe der Unfall, bei dem auf "E[REDACTED]" ein Schaden von DM 10.400,80 entstanden sei.



Diesen Betrag verlangt der Kläger von den Beklagten.

Die Beklagten haben jedes Verschulden von "G [REDACTED]" bestritten. Sie haben behauptet: "G [REDACTED]" habe rechtzeitig Backbordwendesignal gegeben. Das linksrheinisch fahrende MS "E [REDACTED]" habe jedoch seine Geschwindigkeit nicht vermindert. "G [REDACTED]" habe wegen des Bergfahrs "E [REDACTED]" einen weiten Bogen machen müssen. Als "G [REDACTED]" schon quer gelegen habe, habe MS "E [REDACTED]" plötzlich unter Einschaltung seines Blinklichtes Kurs zum rechten Ufer genommen. Unter wiederholter Abgabe von Steuerbordsignalen habe "G [REDACTED]" versucht, das MS "E [REDACTED]" zur Aufgabe seines Backbordkurses zu veranlassen. "E [REDACTED]" habe jedoch hierauf nicht reagiert. So sei es zum Zusammenstoß gekommen.

Das Rheinschiffahrtsgericht hat die Klage zu 3/5 dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt und sie im übrigen abgewiesen. Die Berufungen beider Parteien sind erfolglos geblieben. Mit der Revision wollen die Beklagten die Abweisung der Klage im vollen Umfang erreichen. Der Kläger will mit seiner Anschlußrevision der Klage zum vollen Erfolg verhelfen. Beide Parteien beantragen Zurückweisung der gegnerischen Revision.

Entscheidungsgründe:

A. Unter Berufung auf die Entscheidung des Bundesgerichtshofes VersR 1962, 417 hält das Berufungsgericht das Wendemanöver des MS "G [REDACTED]" für unzulässig. Das Schiff habe, als es zunächst seitlich von dem Bunkerbord abgelegt und etwa 20 m vorausgefahren sei, ein Backbordwendesignal gegeben. Zu diesem Zeitpunkt habe man sich auf "G [REDACTED]" und "E [REDACTED]" gegenseitig wegen der dazwischen liegenden Schiffe nicht sehen können, auch dann noch nicht, als "G [REDACTED]" anschließend fast von der Stelle weg langsam

das eigentliche Wenden begonnen habe. "G [REDACTED]" habe "blind" gewendet und damit gegen §§ 47 Nr. 2, 46 RhSchPVO verstoßen. "G [REDACTED]" habe es unterlassen, vor dem eigentlichen Wenden so weit stromauf zu fahren, daß er für "E [REDACTED]" sichtbar gewesen sei, er habe es auch unterlassen, nach dieser Vorausfahrt nochmals Wendesignal zu geben. Gleichgültig sei, wie weit die beiden Schiffe voneinander entfernt gewesen seien, als "G [REDACTED]" beim Ablegen vom Bunkerboot Wendesignal gegeben habe. Denn da in diesem Zeitpunkt keine Sicht bestanden habe, sei eine zweckmäßige Reaktion auf beiden Seiten nicht möglich gewesen. Es komme deshalb nur darauf an, wie weit die beiden Schiffe voneinander entfernt gewesen seien, als sie sich frühestens hätten sehen können. Das sei aber erst in einer Entfernung von etwa 200 m der Fall gewesen. "J [REDACTED]" sei nunmehr gezwungen gewesen, auf das ihr erst jetzt sichtbar gewordene Wendemanöver unmittelbar zu reagieren. Der Wendende könne aber eine unmittelbare Reaktion des anderen Fahrzeuges, nämlich eine erhebliche Geschwindigkeitsverminderung oder Kursänderung, nicht verlangen.

Die Führung von "E [REDACTED]" habe ebenfalls schuldhafterweise den Zusammenstoß herbeigeführt. Sie habe das Wendesignal überhört und deshalb ihre Geschwindigkeit von etwa 10 km/h nicht herabgesetzt. Dadurch habe sie gegen § 4 RhSchPVO verstoßen. Auch habe sie auf das verfehlte Wendemanöver von "G [REDACTED]" in extrem ungünstiger Weise reagiert. Statt die zweckmäßige Entscheidung zu treffen, nämlich den Kurs beizubehalten oder etwas nach Steuerbord zu gehen, habe sie den Kurs nach Backbord verlegt. Zwar habe sie sich in Zeitnot befunden, als sie ihre Entscheidung treffen müssen. Das könne sie aber nicht entschuldigen. Der Matrose K [REDACTED] von "E [REDACTED]" habe erkannt, daß sein Kapitän falschen Kurs einschlage, als dieser das Ruder nach Backbord gelegt habe; er habe ihm die Worte

"Rechts, rechts" zugerufen. Dazu komme, daß der Führer von "L [REDACTED]" sich durch Nichtbeachtung des Wendesignals fahrlässig selbst in die kritische Situation gebracht habe, in der er versagt habe.

Bei der Abwägung von Verursachung und Verschulden stellt das Berufungsgericht in den Vordergrund, daß "G [REDACTED]" durch sein unzulässiges Wendemanöver die primäre Unfallursache gesetzt habe.

B. Das Berufungsgericht hat die Rechtslage beim sogenannten blinden Wenden zu Tal auf einer Reede nicht richtig beurteilt. Insbesondere hat es die Voraussetzungen der Zulässigkeit des Wendens verkannt und zwischen der Zulässigkeit des Wendemanövers und seiner Durchführung nicht richtig unterschieden. Hierzu mag zunächst allgemein bemerkt werden:

I. Die Zulässigkeit des blinden Wendens zu Tal auf einer Reede bestimmt sich allein nach §§ 47 Nr. 2, 46 RhSchPVO. Sache des Wendenden ist es, zu prüfen, ob die gesetzlichen Voraussetzungen für sein Wendemanöver gegeben sind; andere Fahrzeuge können sich nur ausnahmsweise dem Wendemanöver widersetzen, wenn nämlich trotz der von ihnen nach § 46 Nr. 3 RhSchPVO zu ergreifenden Maßnahmen die Verkehrssicherheit durch das Wenden gefährdet würde. Dem Vorteil, den der Wendende auf der einen Seite gegenüber anderen Fahrzeugen insofern genießt, als er ihnen gegenüber das Wenden bei Vorliegen der gesetzlichen Voraussetzungen durchsetzen kann, entspricht es, daß er auf der anderen Seite in erster Linie die Verantwortung für sein Wendemanöver trägt.

Nach dem Gesetz ist auch an unübersichtlichen Stellen das Wenden zulässig, wie der eindeutige Wortlaut des

§ 46 Nr. 2 RhSchPVO ergibt. Auf das Wendesignal müssen, wie der Senat bereits entschieden hat (Urt. v. 5. Oktober 1964, II ZR 84/63, VersR 1964, 1169), die anderen Fahrzeuge nötigenfalls unvermittelt die nach § 46 Nr. 2 RhSchPVO gebotenen Maßnahmen treffen, also sofort und erheblich ihre Geschwindigkeit vermindern und (oder) ihren Kurs ändern. Der maßgebende Zeitpunkt, in dem diese Maßnahmen gegebenenfalls zu treffen sind, ist der Augenblick, in dem das Wendesignal abgegeben wird. Das Wenden muß rechtzeitig durch Schallsignal angekündigt werden. Der Ankündigende muß dabei berücksichtigen, daß sich in der von ihm nicht eingesehenen Strecke möglicherweise andere Fahrzeuge bewegen; er darf darauf vertrauen, daß diese Fahrzeuge die nach § 46 Nr. 3 RhSchPVO gebotenen Maßnahmen ergreifen oder, falls dies nicht möglich ist, ein Achtungssignal geben. Von der gebotenen Geschwindigkeitsverminderung und (oder) Kursänderung dürfen die anderen Fahrzeuge, gleichgültig, ob sie das das Wenden ankündigende Schiff optisch bemerken können oder nicht, nur absehen, wenn sie bei Beibehaltung von Geschwindigkeit und Kurs den Drehkreis des Wendenden im Augenblick seines Erscheinens ohne Zweifel noch nicht in gefahrdrohender Weise erreicht oder ihn bereits passiert haben. Können die anderen Fahrzeuge aus Gründen ihrer eigenen Sicherheit und der Sicherheit etwaiger weiterer Fahrzeuge die Maßnahme nicht ergreifen, so müssen sie das Ankündigungssignal mit einem Achtungssignal (§ 24 Nr. 1a RhSchPVO m. Anl. 1) beantworten. Der Wendende darf sein Ankündigungssignal nicht zu früh abgeben (§ 25 RhSchPVO). Kommt es zu einem Unfall, so ist für die Frage der Rechtzeitigkeit des Wendesignals und für die Frage, ob die anderen Fahrzeuge die in § 46 Nr. 2 RhSchPVO genannten Maßnahmen treffen konnten und mußten, allein auf die objektive Sachlage abzustellen.

Die Voraussetzungen für die Zulässigkeit des Wendens muß der Wendende beweisen. Ist die rechtzeitige Abgabe des

dem § 23 RhSchPVO entsprechenden Wendesignals bewiesen, hat jedoch die Führung des anderen Fahrzeugs die nach § 46 Nr. 3 RhSchPVO erforderlichen Maßnahmen deshalb nicht getroffen, weil sie das Wendesignal nicht gehört hat, so hat das andere Fahrzeug die Beweislast für das Vorliegen ganz besonderer Umstände, die die Möglichkeit der Wahrnehmung des Signals verhindert haben. Der Beweis kann grundsätzlich dann nicht als geführt angesehen werden, wenn nicht in möglichst weiter Entfernung vom Motor des Schiffes ein Posten auf Deck mit der Weisung, auf Signale zu achten, aufgestellt worden ist. Auch wenn diese besonderen Umstände vorliegen, kann die Zulässigkeit des Wendens nicht in Frage gestellt werden, es sei denn, auch die Führung des wendenden Schiffes hätte die besonderen Umstände erkennen müssen.

Die gesetzliche Regelung zeigt, daß bei zulässigem Wenden der Wendende einen über § 47 Nr. 1 RhSchPVO hinausgehenden Vorrang vor der durchgehenden Schifffahrt hat. Der Grund für die gesetzliche Regelung liegt darin, daß bei dem häufig sehr lebhaften Verkehr auf Reeden die Abfahrt stillliegender Fahrzeuge oft in nicht tragbarer Weise erschwert würde. Das Gesetz nimmt das mit dem Wenden an unübersichtlichen Strecken verbundene Risiko in Kauf und verteilt es in angemessener Weise auf den Wendenden und die anderen Fahrzeuge. Soweit bei Kahlitz, Verkehrsrecht auf Binnenwasserstraßen, Band II, Bemerkungen zu § 46 RhSchPVO, und bei Wassermeyer, Der Kollisionsprozeß in der Binnenschifffahrt, 3. Aufl. S. 227 ff, 234 f teilweise eine andere Auffassung vertreten wird, kann der Senat dem nicht zustimmen, weil der Grund der gesetzlichen Regelung nicht genügend beachtet wird, insbesondere nicht ausreichend berücksichtigt wird, daß das Gesetz das Wenden zu Tal auch an unübersichtlichen Strecken zuläßt und dem Wendenden den Vorrang vor der durchgehenden Schifffahrt gibt. Der

vom Senat vertretenen Auffassung kann nicht entgegengehalten werden, daß es oft schwierig sein mag, mit der notwendigen Genauigkeit zu bestimmen, aus welcher Richtung das Signal kommt. Im Zweifel muß wenigstens die Geschwindigkeit vermindert werden. Wenn an unübersichtlichen Strecken ein Wendesignal ertönt, so ist eine ähnliche Lage gegeben, wie wenn bei unsichtigem Wetter die Sicht vermindert ist; auch hier muß die Geschwindigkeit herabgesetzt werden (§ 80 Nr. 1 RhSchPVO). In beiden Fällen bringt das Gesetz den Grundsatz für die durchgehende Schifffahrt zur Geltung, daß Sicherheit vor Schnelligkeit geht.

II. Von der Zulässigkeit des Wendemanövers ist seine Durchführung zu unterscheiden. Hierbei können sich für die beteiligten Schiffe nach anderen Vorschriften, insbesondere § 4 RhSchPVO, besondere Pflichten ergeben. Um das Wagnis, das mit dem Wenden an unübersichtlichen Stellen verbunden ist, auf ein möglichst geringes Maß einzuschränken, ist das Manöver so anzusetzen, daß das Wenden abgebrochen werden kann, wenn bei seiner Fortsetzung die Gefahr einer Collision hervortritt. Was hierzu im einzelnen Fall erforderlich ist, richtet sich nach der nautischen Erfahrung und Sorgfaltspflicht. Der Wendende wird nach Möglichkeit seinen Drehkreis so zu wählen haben, daß er, sobald die Sicht frei wird, noch Maßnahmen treffen kann, um den Zusammenstoß mit anderen Fahrzeugen, die aus der vorher nicht überblickbaren Strecke in Erscheinung treten, zu vermeiden. In der Regel wird es fehlerhaft sein, wenn er bereits querliegend erst den Überblick gewinnt; vielmehr muß er zunächst mit leichter Schräglage hochfahren, um bei Gewinnung der Übersicht überraschende Situationen meistern zu können. In dieser ersten Phase des Drehens kann es notwendig sein, das Wendesignal zu wiederholen. Auch kann erforderlich sein, einen Ausguck auf dem Vorschiff aufzustellen, von wo aus der

Überblick früher gewonnen wird als vom Ruderstuhl. Soweit ein stärkeres Hochziehen nicht möglich ist, darf der Wendende bis zur Sichtgewinnung nicht mit einer größeren Geschwindigkeit fahren, als zur Erhaltung der Steuerfähigkeit erforderlich ist.

Auch für das andere Fahrzeug können sich nach Insichtkommen besondere Pflichten aus § 4 RhSchPVO ergeben.

C. Wendet man diese Grundsätze auf den vorliegenden Fall an, so ergibt sich folgendes:

I. Das Wendemanöver von "G [REDACTED]" war zulässig. Zu Unrecht hat sich das Berufungsgericht auf die Entscheidung des Senats in VersR 1962, 417 berufen, die sich mit dem Wenden zu Tal nach § 47 Nr. 1 RhSchPVO befaßt. Im Gegensatz zu der im angefochtenen Urteil vertretenen Auffassung ist auch ein sogenanntes blindes Wenden nach §§ 47 Nr. 2, 46 RhSchPVO zulässig. Der für die Rechtzeitigkeit des Wendesignals maßgebende Zeitpunkt ist nicht der Augenblick, in dem die beteiligten Fahrzeuge einander gesehen haben. Das Signal wurde von "G [REDACTED]" unter den vorliegenden Umständen rechtzeitig in dem Zeitpunkt abgegeben, als "G [REDACTED]" ablegte und mit dem Vorziehen begann. In diesem Augenblick war das durch Zwischenlieger verdeckte MS "E [REDACTED]" noch so weit entfernt, daß es durch Herabsetzung seiner Geschwindigkeit das gefahrlose Wenden hätte ermöglichen können. Das ergibt sich daraus, daß nach der Feststellung des Berufungsgerichts die beiden Fahrzeuge beim gegenseitigen Insichtkommen etwa 200 m entfernt waren, "E [REDACTED]" aber bis dahin mit unverminderter Geschwindigkeit gefahren ist. Damit übereinstimmend ist im angefochtenen Urteil (S. 20) festgestellt, daß die Kollision vermieden worden wäre, wenn die Führung von "E [REDACTED]" das Wendesignal gehört und die Geschwindigkeit ihres Schiffes herabgesetzt hätte. Nach Sachlage kann-

te die Führung von "G [REDACTED]" darauf vertrauen, daß ihr Wendesignal von einem hinter den Zwischenliegern fahrenden Schiff gehört und die gebotenen Maßnahmen von diesem Schiff sofort getroffen würden.

II. Auf das Wendesignal hin hat die Führung von "E [REDACTED]" die Geschwindigkeit nicht unvermittelt vermindert, obwohl dies nötig und möglich gewesen wäre. Sie hat hierdurch gegen §§ 47 Nr. 2, 46 Nr. 3 RhSchPVO verstoßen. Sie kann sich nicht damit entschuldigen, daß sie das Wendesignal überhört habe. Sie hat keine besonderen Umstände nachgewiesen, die das Überhören rechtfertigen könnten. Das Berufungsgericht hat sogar - rechtsfehlerfrei - festgestellt (BU S. 19), daß die Führung von "E [REDACTED]" bei gehöriger Aufmerksamkeit das Signal hätte wahrnehmen müssen. Somit hat sie die primäre Ursache für den Zusammenstoß gesetzt, weil sie die Geschwindigkeit nicht herabgesetzt hat.

III. Die Führung von "G [REDACTED]" hat bei der Durchführung des Wendemanövers nautisch unvorsichtig gehandelt und damit gegen § 4 RhSchPVO verstoßen. Sie hätte nicht von der Stelle weg wenden dürfen, so daß sie querliegend in verhältnismäßig nahem Abstand von dem stillliegenden Kahn "K [REDACTED] 3" erst die Übersicht gewann. Vielmehr hätte sie ihren Drehkreis so ansetzen müssen, daß sie zunächst in leichter Backbord-Schräglage hochgefahren wäre und erst bei freier Sicht stärker gedreht hätte. Damit hätte sie in verhältnismäßig weitem Abstand von dem stillliegenden Kahn "K [REDACTED] 3" die bisher verdeckte Strecke einsehen und, falls "E [REDACTED]" weiterhin mit unverminderter Geschwindigkeit gefahren wäre, das Wendemanöver abbrechen können. Dagegen kann der Revision des Klägers nicht zugestimmt werden, wenn sie meint, "G [REDACTED]" hätte nur an dem weiter oben (km 669,30 bis 669,63) bestimmten Wendeplatz wenden dürfen.

Nach § 99 RhSchPVO in Verbindung mit Abschn. VII § 7 Nr. 2 der Vorschriften für die Reeden auf dem Rhein ist auf der Reede von Wesseling das Wenden bei hinreichendem Raum überall gestattet. Ob der Raum hinreichend ist, bestimmt sich nach §§ 47 Nr. 2, 46 RhSchPVO. Unter Berücksichtigung der Verpflichtung der Führung von "E [REDACTED]", die Geschwindigkeit herabzusetzen, war der Raum hinreichend.

IV. Die Führung von "E [REDACTED]" hat, wie das Berufungsgericht zutreffend ausführt, bei Insichtkommen nautisch fehlerhaft gehandelt, indem sie auf Backbordkurs gegangen ist, statt ihren Kurs beizubehalten und ihre Geschwindigkeit herabzusetzen. Auch unter Berücksichtigung der verhältnismäßig kurzen Zeitspanne, in der sie ihren Entschluß fassen mußte, kann dieses verfehlte Manöver nicht entschuldigt werden. Ebenso wie der eigene Matrose von "E [REDACTED]" und andere Beobachter den Fehler sofort erkannten, hätte dies auch der Kapitän von "E [REDACTED]" erkennen müssen. Da nach der Feststellung des Berufungsgerichts "E [REDACTED]" in einem seitlichen Abstand von nur 20 bis 30 m an den Ankerliegern vorbeigefahren ist, und da der "E [REDACTED]" weitere Bergfahrer ("M [REDACTED]", "P [REDACTED]") folgten, kann den Führer von "E [REDACTED]" sein Vorbringen, er habe geglaubt, "G [REDACTED]" werde in kurzem Bogen drehen, nicht entschuldigen. Wenn auch grundsätzlich in kurzem Bogen zu drehen ist, so konnte in der hier bestehenden Gefahrenlage im Hinblick auf die Bergfahrer nur ein Wenden in weitem Bogen in Frage kommen. Um eine Querfahrt hat es sich dabei nicht gehandelt. Da beim Wenden es sich auch nicht um eine Begegnung von Berg- und Talfahrer im Sinne des § 38 Nr. 1 RhSchPVO handelt (vgl. BGH VersR 1962, 417), stand der Führung von "E [REDACTED]" kein Kursweisungsrecht zu.

Dem Berufungsgericht ist auch darin zuzustimmen, daß der Kapitän von "E [REDACTED]" sich schon deswegen nicht auf Zeitnot berufen kann, weil er sich durch schuldhafte Nichtbeachtung des Wendesignals selbst in Zeitnot gebracht hat.

V. Die Abwägung von Verursachung und Verschulden muß zuungunsten der Führung von "E [REDACTED]" ausfallen. Sie hat durch Nichtbeachtung des Vorranges des wendenden MTS "G [REDACTED]" in überwiegendem Maße die Unfallursache gesetzt. Dazu kommt, daß sie sich in der von ihr mitgeschaffenen Gefahrenlage nautisch falsch verhalten hat. Aber auch das Verschulden der Führung von "G [REDACTED]", die ihr Wendemanöver falsch ansetzte, ist nicht unerheblich. Dem Senat erschien es angemessen, den Schaden im Verhältnis von 3 ("E [REDACTED]") zu 2 ("G [REDACTED]") zu verteilen.

Die Entscheidung über die Kosten beruht auf §§ 91, 97 Abs. 1, 100 Abs. 4 ZPO.

Dr.Fischer Dr.Kuhn Dr.Nörr Liesecke Dr.Schulze