

14

Nachschlagewerk: ja
BGHZ: nein

RheinSchPVO §§ 46, 47

Zur Pflicht des wendenden Schiffes, einen möglichst engen
Drehkreis zu wählen.

BGH, Urt. v. 23. Februar 1970 - II ZR 64/69 - Rheinschiffahrts-
obergericht Köln
Rheinschiffahrts-
gericht St. Goar

14

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 64/69

URTEIL

Verkündet am

25. Februar 1970
Kaufmann,
Justizangestellte
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

des Schiffseigentümers F. van G [REDACTED],
Z [REDACTED] (Holland),

Beklagten und Revisionsklägers,

- Prozeßbevollmächtigter: Recutsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

die Vereniging "O [REDACTED]", O [REDACTED] V [REDACTED] v [REDACTED] S [REDACTED]
v [REDACTED] B [REDACTED], G [REDACTED], E [REDACTED],

Klägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

- 2 -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat
auf die mündliche Verhandlung vom 25. Februar 1970
unter Mitwirkung der Bundesrichter Liesecke, Dr. Schulze,
Fleck, Dr. Bauer und Dr. Kellermann

für Recht erkannt:

Die Revision gegen das Urteil des Rhein-
schiffahrtsobergerichts Köln vom 21. Februar 1969
wird auf Kosten des Beklagten zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Klägerin ist Versicherer des MS "Z [REDACTED]"
(44 m lang; 6,27 m breit; 366 t; 175 PS). Dem Beklagten
gehört das MS "S [REDACTED] M [REDACTED]" (60,6 m lang; 8,13 m
breit; 730 t; 400 PS). Zwischen diesen beiden Schiffen
kam es am 14. Juli 1966 auf dem Rhein bei km 555,5 zu
einem Zusammenstoß, als MS "S [REDACTED] M [REDACTED]" von
einer rechtsrheinisch bei km 555,4 gelegenen Verlade-
stelle aus in einem weiten Bogen über Steuerbord zu
Tal wendete und hierbei gegen das linksrheinisch zu
Berg fahrende MS "Z [REDACTED]" geriet.

Die Klägerin verlangt - aus abgetretenem und
übergegangenem Recht - von dem Beklagten Ersatz des
Unfallschadens der Interessenten des MS "Z [REDACTED]".
Sie wirft der Führung des MS "S [REDACTED] M [REDACTED]" in
erster Linie vor, das Wendemanöver nicht, wie geboten,
in einem engen Drehkreis durchgeführt zu haben.



Der Beklagte hat Klagabweisung beantragt. Nach seinem Vorbringen kam es lediglich dadurch zu dem Zusammenstoß, daß die Führung des MS "Z [REDACTED]" das Wendemanöver zu spät bemerkt, hierauf fälschlich einen bereits teilweise vollzogenen Übergang ihres Schiffes von der linken zur rechten Seite des Stromes abgebrochen, die blaue Seitenflagge eingezogen und den Kurs ihres Schiffes nach Steuerbord gerichtet habe.

Der Beklagte hat MS "S [REDACTED] M [REDACTED]" in Kenntnis der Klagforderung zu neuen Reisen ausgesandt.

Das Rheinschiffahrtsgericht hat das aus einem Zahlungs- und einem Feststellungsantrag bestehende Klagbegehren zur Hälfte für berechtigt gehalten. Das Rheinschiffahrtsobergericht hat - unter Abweisung der Klage im übrigen - den Zahlungsanspruch dem Grunde nach zu 3/4 für gerechtfertigt erklärt und außerdem festgestellt, daß der Beklagte 3/4 aller weiteren Unfallschäden des Eigners des MS "S [REDACTED] M [REDACTED]" zu ersetzen habe. Mit der Revision, deren Zurückweisung die Klägerin beantragt, erstrebt der Beklagte die Abweisung der Klage in vollem Umfange.

Entscheidungsgründe:

I. Nach den rechtsfehlerfreien Feststellungen des Berufungsgerichts ist von folgendem Unfallhergang auszugehen:

Das - gelöschte - MS "S [REDACTED] M [REDACTED]" lag an der bei km 555,4 befindlichen Verladestelle der Firma D [REDACTED] etwa 20 m aus dem rechten Ufer. Nach Abgabe eines Typhonsignals (1 x lang, 1 x kurz) begann das Schiff von der Liegestelle aus über Steuerbord zu wenden. Es fuhr alsbald mit voller Maschinenkraft, zeigte die blaue Seitenflagge und führte das Manöver in einem weiten Bogen durch. Bei der Abfahrt des Schiffes befand sich MS "Z [REDACTED]" mindestens 300 m, höchstens 400 m unterhalb. MS "Z [REDACTED]" fuhr etwa 40 m aus dem linken Ufer des im Wendebereich ungefähr 250 m breiten Stromes zu Berg. Die Geschwindigkeit des teilweise beladenen Schiffes betrug etwa 14 km/st. Der Bergfahrer, auf dem man das mit einem Lichtsignal gekoppelte Typhonsignal des MS "S [REDACTED] M [REDACTED]" nicht wahrgenommen hatte, zeigte spätestens bei der Abfahrt dieses Schiffes die blaue Seitenflagge. Er wollte die Fahrwasserseite wechseln und mit der von dem Wahrschauposten am Bankeck (km 555,41) angekündigten Talfahrt Steuerbord an Steuerbord begegnen. Er zog die blaue Seitenflagge nicht sofort bei Erkennbarkeit der Absicht des MS "S [REDACTED] M [REDACTED]", zu Tal zu wenden, ein. Vielmehr blieb die Flagge "bis kurz vor dem Unfall" stehen. Jedoch behielt MS "Z [REDACTED]" den linksrheinischen Kurs ohne wesentliche Abweichungen bei. In Höhe von km 555,5 kam es sodann etwa 40 m aus dem linken Ufer zu dem Zusammenstoß. Dabei drückte MS "S [REDACTED] M [REDACTED]" das MS "Z [REDACTED]" auf den an dieser Stelle dem linken Ufer vorgelagerten Schwarzgrund.

II. Das Berufungsgericht hat ausgeführt, das Wendemanöver des MS "S [REDACTED] M [REDACTED]" sei zwar zulässig gewesen, es hätte jedoch nicht in einem weiten Bogen erfolgen dürfen.

Die Revision wendet sich ohne Erfolg gegen die Auffassung des Berufungsgerichts, MS "S [REDACTED] M [REDACTED]" habe in einem engen Bogen wenden müssen.

1. Die Zulässigkeit des ~ im Streitfall auf einem üblichen Lade- und Löschplatz ausgeführten - Wendemanövers ist nach § 47 Nr. 2, § 46 RheinSchPVO zu beurteilen. Danach durfte MS "S [REDACTED] M [REDACTED]" selbst dann zu Tal wenden, wenn MS "Z [REDACTED]" gezwungen gewesen wäre, unvermittelt seine Geschwindigkeit zu vermindern oder seinen Kurs zu ändern. Im Hinblick auf einen Seitenabstand der beiden Schiffe von etwa 190 m zu Beginn des Wendens waren derartige Maßnahmen seitens des MS "Z [REDACTED]" zur Unterstützung dieses Manövers aber nicht einmal erforderlich. Vielmehr genügte hierzu, daß MS "Z [REDACTED]" den beabsichtigten Übergang von der linken in die rechte Fahrwasserhälfte unterließ und seinen bisherigen Kurs beibehielt.

2. Zu Recht hat das Berufungsgericht die Durchführung des Wendemanövers als nautisch fehlerhaft beanstandet.

a) Nach § 46 Nr. 1 RheinSchPVO ist das Wenden zu Berg (Aufdrehen), nach § 47 Nr. 2 RheinSchPVO ist das Wenden zu Tal auf Reeden und bei der Abfahrt von den üblichen Lade- und Löschplätzen nur gestattet, wenn der übrige Verkehr dies zuläßt. Nach § 47 Nr. 1 RheinSchPVO ist das Wenden zu Tal, sofern nicht ein Fall des § 47 Nr. 2 RheinSchPVO vorliegt, nur erlaubt, wenn dieses Manöver ausgeführt werden kann, ohne daß andere Fahrzeuge gezwungen sind, unvermittelt ihre Geschwindigkeit zu vermindern oder ihren Kurs zu ändern. Ob das Wenden

in einem engen Drehkreis durchzuführen ist oder ob es auch in einem weiten Bogen erfolgen darf, ergibt sich nicht aus den genannten Vorschriften. Die Sicherheit der durchgehenden Schifffahrt, deren Kurse das wendende Fahrzeug - je nach seiner Länge, der Größe des Drehkreises und der Breite des Fahrwassers - in vielen Fällen ganz oder teilweise schneidet, erfordert aber eine klare Regelung zu diesem Punkt. Denn, da einerseits die durchgehende Schifffahrt bei der Ankündigung oder beim Beginn eines Wendemanövers nur bei Vorliegen besonderer Umstände erkennen kann, ob das Manöver in einem engen oder in einem weiten Bogen erfolgen wird, sie andererseits aber gehalten ist, das Wenden zu unterstützen (§ 46 Nr. 3, § 47 Nr. 1 RheinSchPVO), bedarf sie möglichst frühzeitig Klarheit darüber, in welcher Weise dieses Manöver ausgeführt werden wird. Der Senat hat deshalb im Anschluß an die Rechtsprechung des I. Zivilsenats des Bundesgerichtshofs (VersR 1955, 758) wiederholt ausgesprochen, daß der Wendende g r u n d s ä t z - l i c h einen Drehkreis wählen muß, der nicht über das für die Durchführung seines Manövers unbedingt notwendige Maß hinausgehen darf (VersR 1956, 239; 1957, 284; 1961, 28, 29; 1961, 881; 1966, 465; 1967, 276; 1968, 548, 549; 1969, 343, 344). Der Wendende benachteiligt oder gefährdet alsdann die durchgehende Schifffahrt in der Regel weniger als beim Wenden in einem weiten, möglicherweise sich über die gesamte Breite des Fahrwassers erstreckenden Bogen. Auch gestattet es das Bestehen einer solchen Regelung der durchgehenden Schifffahrt, sich meist schon frühzeitig auf das zu erwartende Verhalten des Wendenden einzustellen, wodurch Mißverständnisse zwischen ihr und dem Wendenden vermieden werden. Indes verstößt ein Fahrzeug, das in einem weiten Bogen wendet,

nicht stets gegen die sich letztlich aus § 4 RheinSchPVO ergebende Pflicht, das Manöver in einem möglichst engen Drehkreis durchzuführen. So ist das Wenden in einem weiten Bogen naturgemäß zulässig, wenn die Verkehrslage ein derartiges Manöver gebietet (BGH VersR 1966, 465; 1967, 276). Ferner kommt eine Pflichtwidrigkeit des in einem weiten Bogen Wendenden nicht in Betracht, wenn zugleich die Voraussetzungen für die Zulässigkeit einer Querfahrt (§ 49 Nr. 1 RheinSchPVO) vorliegen (BGH VersR 1967, 276; 1968, 548, 549; 1969, 343, 344).

b) Die Anwendung der dargelegten Grundsätze im Streitfall ergibt, daß das Wendemanöver des MS "S [REDACTED] M [REDACTED]", das in einem sich nahezu über die ganze Breite des Stromes ausdehnenden Bogen erfolgte, nautisch falsch war. Weder gebot die Verkehrslage eine solche Art des Wendens, noch waren die Voraussetzungen für eine - zulässige - Querfahrt gegeben.

aa) MS "Z [REDACTED]" zeigte die blaue Seitenflagge, weil es der von dem Wahrschauposten am Bankeck angekündigten Talfahrt, die sich nach dem zusätzlich gemäß § 133 Nr. 3 Satz 2 RheinSchPVO gezeigten roten Blinklicht bereits zwischen km 554,3 und km 555,4 befand, den Weg für eine Steuerbordbegegnung weisen wollte. Diesen Umstand übersieht die Revision, wenn sie ausführt, die Kursweisung des Bergfahrs habe wegen fehlender Talfahrt MS "S [REDACTED] M [REDACTED]" gegolten. Davon abgesehen, konnte man auf MS "S [REDACTED] M [REDACTED]", wo die Annäherung der Talfahrt zumindest an den Zeichen des Wahrschaupostens ebenfalls erkennbar war, die blaue Seitenflagge des Bergfahrs auch deshalb nicht auf sich

beziehen, weil ein drehendes Fahrzeug bis zur Beendigung dieses Manövers kein Talfahrer ist (BGH VersR 1962, 417, 419). Überdies zieht die Revision bei der Erörterung der Frage, ob die blaue Seitenflagge des MS "Z [REDACTED]" für MS "S [REDACTED] M [REDACTED]" eine kursweisende Bedeutung haben konnte, nicht in Betracht, daß MS "S [REDACTED] M [REDACTED]" gegenüber MS "Z [REDACTED]" bevorrechtigt war (§ 47 Nr. 2, § 46 Nr. 1 und 3 RheinSchPVO), das Aufdrehsignal mithin gegenüber dem Begegnungszeichen des Bergfahrers Vorrang hatte (BGH VersR 1964, 1290). MS "S [REDACTED] M [REDACTED]" konnte deshalb nicht nur darauf vertrauen, sondern von MS "Z [REDACTED]" auch verlangen, daß dieses Schiff den Übergang nach rechtsrheinisch, der in den zu erwartenden Drehkreis des wendenden Fahrzeugs geführt hätte, unterließ und die blaue Seitenflagge einzog. Wenn letzteres zu spät erfolgt ist, so konnte dies zwar eine gewisse Unsicherheit über die Kursabsichten des Bergfahrers hervorrufen. Bei gehöriger Aufmerksamkeit hätte man auf MS "S [REDACTED] M [REDACTED]" aber nicht nur an Hand des tatsächlich von MS "Z [REDACTED]" gefahrenen Kurses erkennen können, daß das Schiff auf der linken Seite des Stromes blieb. Vielmehr hätte man bedenken müssen, daß auch die besonderen Strömungsverhältnisse im Bereich des Bankecks (BU S. 19), und zwar unabhängig von der Verkehrslage, das Wenden in einem möglichst engen Drehkreis erforderten und MS "Z [REDACTED]" auf diesen Umstand bei der Wahl der von ihm zur Unterstützung des Wendemannövers zu ergreifenden Maßnahmen ebenfalls Rücksicht zu nehmen hatte.

bb) Für die Beurteilung der Zulässigkeit einer Querfahrt des MS "S [REDACTED] M [REDACTED]" ist die Verkehrs-

lage in dem Augenblick entscheidend, in welchem man von MS "Z [REDACTED]" aus erstmals erkennen konnte, daß MS "S [REDACTED] M [REDACTED]" nicht in einem engen, sondern in einem weiten Bogen wendete. Hierüber enthält das angefochtene Urteil keine näheren Ausführungen. Aus den Feststellungen des Berufungsgerichts zum Unfallhergang (oben I) ergibt sich jedoch ohne weiteres, daß im Streitfall die Voraussetzungen für eine zulässige Querfahrt nicht gegeben waren. MS "Z [REDACTED]" befand sich bei Beginn des Wendemanövers möglicherweise nur noch etwa 200 m unterhalb der Zusammenstoßstelle. Das Schiff kam mit einer Geschwindigkeit von etwa 14 km/st (= 233 m/min) zu Berg. Die Zeitspanne zwischen der Abfahrt des MS "S [REDACTED] M [REDACTED]" und der Kollision betrug damit möglicherweise weniger als eine Minute. Berücksichtigt man hierzu, daß man auf MS "Z [REDACTED]" die Absicht des MS "S [REDACTED] M [REDACTED]", in einem weiten Bogen zu wenden, erst in dem Augenblick erkennen konnte, als das letztgenannte Schiff bereits quer lag, nunmehr aber nicht weiter drehte, sondern mit beigesetzter blauer Seitenflagge in Richtung linkes Ufer fuhr, so liegt es auf der Hand, daß MS "Z [REDACTED]" eine derartige Fahrweise, wenn überhaupt, nur noch durch unvermittelt vorzunehmende Maschinen- und Kursmanöver hätte unterstützen können. Eine Querfahrt ist aber bereits dann unzulässig, wenn durch sie andere Fahrzeuge gezwungen werden, unvermittelt ihre Geschwindigkeit zu vermindern oder ihren Kurs zu ändern (§ 49 Nr. 1, § 47 Nr. 1 RhodSchVO).

III. Das Berufungsgericht hat der Führung des MS "Z [REDACTED]" lediglich vorgeworfen, daß sie die blaue Seitenflagge nicht sofort eingezogen habe, als sie die

Absicht, zur linksrheinischen Seite hinüberzugehen, aufgegeben habe. Der Revision ist zuzugeben, daß das Berufungsgericht damit das Verhalten der Führung des MS "Zomerland" nicht erschöpfend beurteilt hat. Ihr ist, wie bereits das Rheinschiffahrtsgericht zutreffend dargelegt hat, außerdem zum Vorwurf zu machen, daß sie das - zumindest optisch wahrnehmbare - Wendenzeichen des MS "S[REDACTED] M[REDACTED]" nicht erkannte und, wie Schiffsführer van der M[REDACTED] von MS "Z[REDACTED]" eingeräumt hat, das Wendemanöver erst bemerkte, als dieses Schiff bereits quer im Strom lag und lediglich noch 100 m von MS "Zomerland" entfernt war. Diese - weiteren - Nachlässigkeiten der Führung des MS "Z[REDACTED]" nötigen jedoch nicht zu einer Aufhebung der angefochtenen Entscheidung zum Zwecke einer erneuten Schuldverteilung. Denn die genannten Nachlässigkeiten haben ebenfalls nur bewirkt, daß auf MS "Z[REDACTED]" die blaue Flagge zu spät eingezogen wurde. Das Berufungsgericht hat aber bei der Schuldabwägung diese Säumnis der Führung des MS "Z[REDACTED]" berücksichtigt. Wenn es trotzdem im Rahmen der nach § 92 BSchG, § 736 HGB vorzunehmenden Abwägung die Verschuldensquote der Führung des MS "S[REDACTED] M[REDACTED]", die in erster Linie die Ver-

antwortung für das Wendemanöver traf (BGH VersR 1965, 251), mit 3/4 bemessen hat, so ist dies aus Rechtsgründen nicht zu beanstanden.

Liesecke Dr.Schulze Fleck Dr.Bauer Dr.Kellermann