

15

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 65/69

URTEIL

Verkündet am

23. Februar 1970
Kaufmann,
Justizangestellte

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

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

Klägers und Revisionsklägers,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

den Schiffseigentümer Marten van der M [REDACTED], R [REDACTED],
M [REDACTED]straße [REDACTED]

Beklagten und Revisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 23. Februar 1970 unter Mitwirkung der Bundesrichter Liesecke, Dr. Schulze, Fleck, Dr. Bauer und Dr. Kellermann

für Recht erkannt:

Die Revision gegen das Urteil des Rheinschiffahrtsobergerichts Köln vom 21. Februar 1969 wird auf Kosten des Klägers zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Am 14. Juli 1966 wendete das dem Kläger gehörende MS "S [REDACTED] M [REDACTED]" (60,6 m lang; 8,13 m breit; 730 t; 400 PS) von einer rechtsrheinisch bei km 555,4 gelegenen Verladestelle aus in einem weiten Bogen über Steuerbord zu Tal. Während dieses Manövers stieß das Schiff mit dem linksrheinisch zu Berg kommenden MS "Z [REDACTED]" (44 m lang; 6,27 m breit; 366 t; 175 PS) zusammen. Beide Schiffe wurden beschädigt.

Der Kläger verlangt von dem Beklagten, dem Eigner und verantwortlichen Führer des MS "Z [REDACTED]" am Unfalltag, Ersatz seines auf 42.035 DM bezifferten Unfallschadens. Er wirft dem Beklagten vor, er habe den Verladeplatz

- 3 -

nicht beobachtet, die Wendesignale des MS "Sophia Margaretha" überhört, auf Grund seines unaufmerksamen Verhaltens dieses Schiff erst bemerkt, als es bereits quer im Strom gelegen habe, nunmehr fälschlich einen schon teilweise durchgeführten Übergang seines Schiffes von der linken zur rechten Seite des Stromes abgebrochen, die blaue Seitenflagge eingezogen und den Kurs nach Steuerbord gerichtet.

Der Beklagte hat Klagabweisung beantragt. Nach seinen Einlassungen kam es dadurch zu dem Zusammenstoß, daß MS "S [REDACTED] M [REDACTED]" das Wendemanöver auf eine zu kurze Entfernung vor MS "Z [REDACTED]" eingeleitet und es nicht, wie geboten, in einem engen, sondern in einem weiten Bogen ausgeführt habe.

Der Beklagte hat MS "Z [REDACTED]" in Kenntnis der Klageforderung zu neuen Reisen ausgesandt.

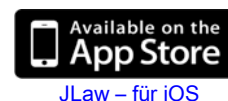
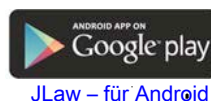
Das Rheinschiffahrtsgericht hat den Klageanspruch dem Grunde nach zur Hälfte für gerechtfertigt erklärt. Das Rheinschiffahrtsobergericht hat erkannt, daß der Klageanspruch dem Grunde nach zu 1/4 berechtigt, im übrigen unbegründet sei. Mit der Revision, deren Zurückweisung der Beklagte beantragt, verfolgt der Kläger den abgewiesenen Teil der Klage weiter.

Entscheidungsgründe:

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



JLaw – Gesetze und Urteile
Kostenlos
Über 200 Gesetze
Über 100.000 Urteile
(mobile App)



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 als bald 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 Schwargrund.

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 Vor-

1

12

schriften. 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 Punkte. 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. Zivilsenates des Bundesgerichtshofes (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; 1964, 1167, 1168; 1966, 465; 1967, 276; 1968, 548, 549; 1969, 343, 344). Der Wendende behindert 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). Fer-

ner 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]" setzte 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 wendendes Fahrzeug bis zur Beendigung dieses Manövers kein Talfahrer ist (BGH VersR 1962, 417, 419). Überdies erwägt die Revision bei der Erörterung der Frage, ob die blaue Seitenflagge des MS "Z [REDACTED]" für MS "S [REDACTED] M [REDACTED]" eine kursweisende Bedeutung hatte, nicht hinreichend, daß MS "S [REDACTED] M [REDACTED]" gegenüber MS "Z [REDACTED]" bevorrechtigt war (§ 47 Nr. 2, § 46 Nr. 1 und Nr. 3 RheinSchPVO),

das Aufdrehsignal mithin gegenüber dem Begegnungszeichen des Bergfahrs 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 zur rechtsrheinischen Seite, der in den zu erwartenden Drehkreis des wendenden Fahrzeuges geführt hätte, unterließ und die blaue Seitenflagge einzog. Wenn die letzterwähnte Maßnahme zu spät erfolgt ist, so konnte dies zwar eine gewisse Unsicherheit über die Kursabsichten des Bergfahrs hervorrufen. Bei gehöriger Aufmerksamkeit hätte man auf MS "S [REDACTED] M [REDACTED]" aber nicht nur anhand des tatsächlich von MS "Z [REDACTED]" gefahrenen Kurses erkennen können, daß das Schiff auf der linken Seite des Stromes blieb. Vielmehr hätte man weiter 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 Wendemanövers zu ergreifenden Maßnahmen ebenfalls Rücksicht zu nehmen hatte.

bb) Für die Beurteilung der Zulässigkeit einer Querschiffahrt des MS "S [REDACTED] M [REDACTED]" ist die Verkehrslage 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 Querschiffahrt 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 RheinSchPVO).

III. Das Berufungsgericht hat der Führung des MS "Z[REDACTED]" lediglich vorgeworfen, daß sie die blaue Seitenflagge nicht sofort gestrichen habe, als sie die Absicht, zur rechtsrheinischen Seite hinüberzugehen, aufgegeben habe. Der Revision ist zuzugeben, daß das Berufungsgericht damit das Verhalten der Führung des MS "Z[REDACTED]" nicht erschöpfend beurteilt hat. Ihr ist, wie bereits das Rheinschiffahrtsgericht zutreffend dargelegt hat, außerdem zum Vorwurf zu machen, daß sie das - zumindest optisch wahrnehmbare - Wendesignal des MS "S[REDACTED] M[REDACTED]" nicht erkannte und, wie der Beklagte selbst zugegeben hat, das Wendemanöver erst bemerkte, als dieses Schiff bereits quer im Strom lag und lediglich noch 100 m von MS "Z[REDACTED]" entfernt war. Diese - weiteren - Nach-

lässigkeiten 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 Seitenflagge 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 Verantwortung für das Wendemanöver traf (BGH VersR 1965, 251), mit 3/4 bemessen und demgemäß erkannt hat, daß der Beklagte dem Kläger nur 1/4 seines Unfallschadens zu ersetzen habe, so ist dies aus Rechtsgründen jedenfalls nicht zu beanstanden.

Liesecke Dr. Schulze Fleck Dr. Bauer Dr. Kellermann