

Verkündet
am 26. Oktober 1964
Schorm, Justizangestellter
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

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

In dem Rechtsstreit

der V [REDACTED] "O [REDACTED]", O [REDACTED]. V [REDACTED] van
S [REDACTED] voor B [REDACTED] in G [REDACTED], E [REDACTED]

Klägerin und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

die Firma Heinrich E [REDACTED] KG, Rheinkies-Baggerei und
Wasserbau-Unternehmen in D [REDACTED], W [REDACTED] Straße [REDACTED],

Beklagte und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

hat der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf
die mündliche Verhandlung vom 26. Oktober 1964
unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Dr. Fischer
und der Bundesrichter Dr. Kuhn, Dr. Körr, Liesecke
und Dr. Bukow

für Recht erkannt:

Die Revision der Klägerin gegen das Urteil
des 3. Zivilsenats des Oberlandesgerichts -
Rheinschiffahrtsobergerichts - in Köln vom
7. Februar 1963 wird auf Kosten der Klägerin
zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Bei der Klägerin ist der Kahn "G[REDACTED]" gegen Unfallschäden versichert. Am 20. Februar 1959 befand sich der Kahn bei Duisburg in Höhe von etwa km 776 rechtsrheinisch auf der Bergfahrt im Anhang des MS "N[REDACTED] 3". Diesem Schleppzug begegnete Steuerbord auf Steuerbord das leer zu Tal kommende MS "A[REDACTED]". Dabei kam es zur Kollision zwischen "G[REDACTED]" und "A[REDACTED]"; der Kahn geriet mit seinem Bug gegen die Steuerbordseite des ein wenig nach Backbord ausgewichenen Motorschiffs, und zwar in Höhe von Raum 1. "A[REDACTED]" wurde erheblich beschädigt. Unterhalb der Unfallstelle drehte im Zeitpunkt der Kollision das 20 bis 25 m lange Hafenboot "Heinrich E[REDACTED]" mit der 37 m langen, mit Kies beladenen Schute "E[REDACTED] 3", die beide der Beklagten gehören von der Reede von Duisburg kommend über Backbord zu Tal.

In einem Vorprozeß hat die Versicherungsgesellschaft des MS "A[REDACTED]" den Schaden dieses Schiffes gegen Eigner und Schiffsführer des Kahns "G[REDACTED]" geltend gemacht. In dem im Berufungsverfahren jenes Rechtsstreits erlassenen Grundurteil wurde festgestellt: Der Kahn "G[REDACTED]" habe zu spät damit begonnen, den vor ihm im Schlepp des Monopol-Bootes "[REDACTED]" befindlichen, mit dem Achterschiff etwas nach Steuerbord verfallenen Kahn "Georg I[REDACTED]" zu überholen; "G[REDACTED]" sei daher nach Steuerbord ausgeschert und dem Talmotor in die Seite gefahren, dessen

- 3 -

Führung selbst keinerlei Verschulden treffe. Ob der Unfall in ursächlichem Zusammenhang auch noch mit Fehlern anderer Schiffsführungen gestanden hatte, blieb ausdrücklich dahingestellt. Das gilt insbesondere für die Führungen der beiden E- Fahrzeuge. Die Parteien des Vorprozesses haben sich dahin verglichen, daß die damaligen Beklagten an die Versicherungsgesellschaft von "A" 8.512,75 DM nebst Zinsen und Kosten zu zahlen hatten. Letzteres ist geschehen, wobei die Klägerin Deckung gewährt hat.

Auf Grund von Abtretungen der Beklagten des Vorprozesses hat die Klägerin nunmehr die Firma E im Wege der Ausgleichsklage (§§ 426, 840 BGB, 736 HGB in Verbindung mit § 92 BSchG) auf Zahlung von 4/5 dieses Betrages, also von 6.810,20 DM nebst Zinsen in Anspruch genommen. Sie behauptet, auch die Führung des Bootes "Heinrich E" treffe ein erhebliches Mitverschulden an dem Unfall. Ihr Wendemanöver sei nach der allgemeinen Lage im Revier unzulässig gewesen. Der Führung des Kahns "G" andererseits könne kaum ein Vorwurf gemacht werden. Der Grund für die Fahrweise des Kahns habe darin bestanden, daß der Schiffer das immer weiter zur Strommitte verfallene Hinterschiff des Kahns "Georg I" zu umfahren gehabt habe. Da um diese Zeit das talwärts kommende MS "A" sich genähert habe, habe "G" in eine Enge zwischen MS "A" einerseits und "Georg I" andererseits hineinfahren müssen. So habe der Schiffer von "G"

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



danach getrachtet, eine Anfahrt auf der einen und auf der anderen Seite zu vermeiden. Wenn "G [REDACTED]" nun in dieser Schwierigkeit mehr auf MS "A [REDACTED]" zu gehalten habe, so sei das deshalb geschehen, weil an dessen Backbordseite das Fahrwasser nicht belegt gewesen sei. MS "A [REDACTED]" habe also nach Backbord zum linken Ufer hin ausweichen können. Daran sei es gehindert worden, weil plötzlich 150 m vor ihm das E [REDACTED]-Boot mit seinem Anhang in Querfahrt hinter einem linkerheinisch hochfahrenden Schweizer Schleppzug mitten in der Fahrstraße aufgetaucht sei. So habe MS "A [REDACTED]" seine Richtung beibehalten müssen, um nicht das E [REDACTED]-Boot zu rammen. Nur deshalb sei es zur Berührung zwischen "G [REDACTED]" und "A [REDACTED]" gekommen. Die Klägerin ist der Auffassung, daß das unfallursächliche Verschulden der Führung von "G [REDACTED]" höchstens auf 1/5 bemessen werden könne.

Die Beklagte bestreitet ein fehlerhaftes Verhalten ihres Schleppzuges und beruft sich auf die Feststellung im Vorprozeß, wonach der Unfall durch verschuldetes Ausscheren des Kahns "G [REDACTED]" zustande gekommen sei. Die Fahrweise des E [REDACTED]-Schleppzuges habe darauf keinerlei Einfluß gehabt. Der Schleppzugführer habe bei Wendebeginn davon ausgehen dürfen, daß alle anderen Fahrzeuge, soweit sie sich in gestreckter Fahrt befunden hätten, auch gestreckt bleiben würden; es hätten noch keinerlei Anhaltspunkte dafür bestanden, daß sich Schwierigkeiten zwischen "G [REDACTED]" und dem Talmotor anbahnten. Dem Wendemanöver mit den kurzen Fahrzeugen auf dem dort

350 bis 400 m breiten Strom hätten keinerlei Bedenken entgegengestanden; eine Querfahrt habe nicht vorgelegen.

Die Vorinstanzen haben die Klage abgewiesen. Mit der Revision verfolgt die Klägerin ihren Klageanspruch weiter. Die Beklagte bittet um Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe:

I. Das Berufungsgericht hält das Talwendemanöver der E-[REDACTED]-Fahrzeuge auf der Reede Duisburg-Ruhrort für zulässig (§ 47 Nr. 2, 46 RhSchPVO). Das Wendemanöver sei nach zweimaliger Abgabe entsprechender Signale begonnen worden, als der letzte Anhangkahn des mehr linkerheinisch hochfahrenden Schweizer Bergzuges vorbeigewesen sei. Das Revier sei im Bereich des Wendemanövers von Bergfahrt völlig freigesewesen. Auch die Talfahrt habe das Wenden zugelassen. Als erster Talfahrer habe sich das MS "A-[REDACTED]" genähert, das bei Wendebeginn verhältnismäßig weit oberhalb gewesen sei. Das ergebe sich aus der Lage der Kollisionsstelle im Verhältnis zu den wendenden E-[REDACTED]-Fahrzeugen. Im Zeitpunkt der Kollision sei das Wendemanöver bereits zum größten Teil durchgeführt gewesen; das wendende Boot habe praktisch schon gestreckt zu Tal gelegen und die kurz angehängte kleine Schute mindestens schräg im Strom mit dem Kopf zu Tal. Dabei habe der Abstand zwischen

"A [REDACTED]" und der wendenden Schute etwa 150 m betragen. Es erscheine sehr zweifelhaft, ob "A [REDACTED]" den E [REDACTED]-Zug vor vollständiger Durchführung des Wendemanövers überhaupt erreicht hätte. Jedenfalls hätte "A [REDACTED]" durch weitere Herabsetzung der Geschwindigkeit oder, was noch näher gelegen hätte, durch geringfügiges Ausweichen nach Steuerbord hinter "G [REDACTED]" an dem Elskes-Zug vorbeifahren können. Eine solche sachgemäße Reaktion des kleinen, langsam fuhrenden Talmotors habe der Führer des wendenden Schleppzuges von vornherein in Rechnung stellen dürfen. Nicht dagegen habe er damit zu rechnen brauchen, daß der Kahn "G [REDACTED]" plötzlich zur Strommitte ausscheren und den Talfahrer in Schwierigkeit bringen würde. Aus dem geringen Verfallenen des Achterschiffs von "Georg I [REDACTED]" habe der Schleppzugführer Bedenken nicht herleiten müssen.

Auch die Art der Durchführung des Wendemanövers sei einwandfrei, der E [REDACTED]-Zug sei höchstens 77 m lang gewesen und habe in ausgesprochen kurzem Bogen zu Tal gedreht. Von einer Querfahrt könne keine Rede sein.

II. Die Entscheidung des Berufungsgerichts über die Zulässigkeit des Wendemanövers hält allen Revisionsangriffen stand.

1. Die Revision geht von einer irrigen Rechtsansicht aus, wenn sie ausführt, primär sei beim Wenden auf einer Reede die Berechtigung zum Wenden

von der durchgehenden Schifffahrt abhängig; § 46 Abs. 3 RhSchPVO komme erst zur Anwendung, wenn das Wenden überhaupt gestattet sei. Gerade das Gegenteil ist richtig. Nach § 46 Nr. 1 RhSchPVO ist das Wenden zu Berg und entsprechend das Wenden zu Tal auf Reeden (§ 47 Nr. 2 RhSchPVO) "unbeschadet der Bestimmung der Nummern 2 und 3" nur gestattet, wenn der übrige Verkehr dies zuläßt. Das bedeutet:

Auch bei unübersichtlicher Strecke oder wesentlicher Fahrbehinderung anderer Fahrzeuge (Zwang dieser Fahrzeuge zur Verringerung der Geschwindigkeit oder Kursänderung) ist das Wenden unter folgenden Voraussetzungen gestattet:

- a) das wendende Fahrzeug muß seine Absicht rechtzeitig durch Wendesignal ankündigen,
- b) den anderen Fahrzeugen muß es möglich sein, ihre Geschwindigkeit soweit zu vermindern und (oder) ihren Kurs in der Weise zu ändern, daß das Wenden ohne Gefahr geschehen kann.

Die Voraussetzung unter b) ist, wie der Senat in seinem Urteil vom 5. Oktober 1964 II ZR 84/63 entschieden hat, auch dann erfüllt, wenn die anderen Fahrzeuge ihre Maßnahmen unvermittelt, d.h. sofort und so nachdrücklich treffen müssen, wie es mit ihrer eigenen Sicherheit und der Sicherheit etwaiger sonstiger Fahrzeuge vereinbar ist.

2. Ein lebhafter Schiffsverkehr steht dem Wenden nicht entgegen, wenn er dies zuläßt. Das Berufungsgericht hat tatrichterlich festgestellt, daß - zunächst einmal abgesehen von "A [REDACTED]" - der übrige Verkehr von dem beabsichtigten Wenden nicht berührt worden ist.

3. Die Strecke mag für den Führer des Elskes-Zuges solange unübersichtlich gewesen sein, bis der letzte Anhang des schweizerischen Bergzuges vorbeigefahren war. Im angefochtenen Urteil wird auch unterstellt, "A [REDACTED]" sei durch das Wendemanöver gezwungen gewesen, ihre Geschwindigkeit zu vermindern oder ihren Kurs zu ändern. Das Berufungsgericht stellt jedoch tatrichterlich fest, daß die Voraussetzungen unter a) und b) erfüllt waren. Insbesondere stellt es ohne Rechtsfehler fest, daß "A [REDACTED]" bei Beginn des Wendemanövers sich so weit oberhalb des Elskes-Zuges befunden habe, daß bei Fahrtverminderung oder Kursänderung von "A [REDACTED]" die Vorbeifahrt von "A [REDACTED]" an dem E [REDACTED]-Zug und damit also auch das Wenden dieses Zuges ohne Gefahr hätte geschehen können. Hiergegen vermag die Revision nichts, was rechtlich beachtlich wäre, vorzubringen.

a) Nach dem vom Berufungsgericht festgestellten Sachverhalt brauchte der Schleppzugführer in den Bereich seiner Erwägungen über das beabsichtigte Wenden nicht die Möglichkeit zu ziehen, daß ein anderer Verkehrsteilnehmer (hier der Kahn "G [REDACTED]" durch seinen Hauer) nautische Fehler machte und

dadurch ein drittes Fahrzeug (hier der Talfahrer "A [REDACTED]") einen Zusammenstoß (hier mit "G [REDACTED]") nur dadurch hätte vermeiden können, daß es in den Drehkreis des wendenden Schleppzugs hineingefahren wäre. Mit Recht sagt das Berufungsgericht, der Schleppzugführer habe nicht damit zu rechnen brauchen, daß "G [REDACTED]" plötzlich zur Strommitte hin ausscheren und den Talfahrer in Schwierigkeiten bringen würde. Wenn die Revision meint,

"es war nicht abzusehen, welche Ausweichbewegungen das Überholen der beiden Bergzüge, verbunden mit der Begegnung mit "A [REDACTED]", erfordern würde",

so übersieht sie, daß das Ausscheren von "G [REDACTED]" keine erforderliche Ausweichbewegung war, sondern darauf beruhte, daß "G [REDACTED]" beim Überholen zu spät dem vor ihm fahrenden Kahn "Georg I [REDACTED]" nach der Steuerbordseite ausgewichen und dadurch viel weiter, als beabsichtigt, zur Strommitte gekommen ist. Die erforderliche Ausweichbewegung von "G [REDACTED]" wäre gewesen, daß sie ihrem Schlepper rechtzeitig nach Steuerbord nachgesteuert hätte, dann hätte sich die Begegnung mit "A [REDACTED]" reibungslos vollzogen, die Führung von "A [REDACTED]" wäre gar nicht auf den Gedanken gekommen, nach Backbord auszuweichen, sondern hätte nach der Vorbeifahrt von "G [REDACTED]" Steuerbordkurs in das dort freie Revier nehmen können, wie es die allgemeine Lage im Revier erfordert hätte (BU S. 9 o.).

b) Damit erledigt sich auch die Rüge der Revision, der E-[REDACTED]-Zug habe dem MS "A-[REDACTED]" den Weg verlegt und "A-[REDACTED]" gehindert, eine erfolgversprechende Ausweichbewegung auszuführen. Der Schleppzugführer konnte erwarten, daß "A-[REDACTED]" seinem Schleppzug zum rechten Ufer hin auswich; dies auch dann, wenn sein Schleppzug beim Wenden über die Strommitte hinaus nach rechtsrheinisch gekommen ist, wenn "A-[REDACTED]" tatsächlich nicht zum rechten Ufer ausweichen konnte, so lag das allein an dem Hauer von "G-[REDACTED]". Eine Pflicht des Schleppzugführers, mit dem Beginn des Wendens bis zur Vorbeifahrt von "A-[REDACTED]" zu warten, bestand unter den gegebenen Umständen nicht.

c) Fehl geht die Rüge, der E-[REDACTED]-Zug sei für die Schifffahrt in der rechtsrheinischen Stromhälfte überraschend gekommen. Auf eine Entfernung von 150 m hätte "A-[REDACTED]" unter den hier gegebenen Umständen die geringfügigen Maßnahmen, die nach § 46 Nr. 3 RhSchFVO erforderlich gewesen wären, ohne Schwierigkeiten durchführen können (wie das Berufungsgericht (Bu S. 8) richtig annimmt), wenn sie nicht durch den Hauer von "G-[REDACTED]" daran gehindert worden wäre.

d) Die Rüge zu Seite 9 Zeile 2 und 3 des Berufungs-
urteil beruht auf einer unrichtigen Wiedergabe des
Urteils und bedarf daher keiner Erörterung.

Hiernach war das Wendemanöver gestattet.

III. Die Revision wendet sich auch gegen die Art der Durchführung des Wendemanövers. Sie greift die Feststellung im angefochtenen Urteil an, der Schleppzug habe in ausgesprochen kurzem Bogen zu Tal gewendet. Sie meint, diese Feststellung stehe in Widerspruch zu der Aussage des Schiffsführers Sch [REDACTED] von "A [REDACTED]" und zu der weiteren Feststellung des Berufungsgerichts, "A [REDACTED]" sei etwas über die Strommitte hinaus nach linksrheinisch hin zu Tal gekommen, während die E [REDACTED]-Fahrzeuge beim Wenden etwas über die Strommitte hinaus nach rechtsrheinisch gekommen seien. Aus der Bekundung des Schiffsführers Schlüfke ergibt sich nichts für die Behauptung der Revision. Im Übrigen steht der Standort des Schleppzuges vor dem Wendebeginn nicht fest. Nur wenn der E [REDACTED]-Zug bei Drehbeginn sich nahe am rechten Ufer befunden hätte, könnte der Vorwurf, der Schleppzugführer habe für sein Drehmanöver zu viel Raum in Anspruch genommen, begründet sein.

IV. Da die Besatzung des Elskes-Schleppzuges kein Schuldvorwurf trifft, besteht keine Schadensersatzpflicht der Beklagten nach §§ 92, 114 BSchG, §§ 736, 738 HGB.

Die Revision war daher mit der Kostenfolge aus § 97 ZPO zurückzuweisen.

Dr. Fischer Dr. Kuhn Dr. Nörr

Liesecke Dr. Bukow