

Nachschlagewerk: ja
Amtliche Sammlung: nein

2105 037

RheinSchPolVO §§ 46, 47, 49

- a) Das Manöver eines aufdrehenden (§ 46) oder auf einer Reede zu Tal wendenden (§ 47 Nr. 2) Schiffes ist (im Gegensatz zu dem Manöver eines sonst zu Tal wendenden Schiffes, § 47 Nr. 1) auch dann zulässig, wenn die anderen Fahrzeuge, sofern dies nötig und möglich ist, unvermittelt ihre Geschwindigkeit so weit vermindern und ihren Kurs in der Weise ändern müssen, daß das Wendemanöver ohne Gefahr geschehen kann. Unvermittelt bedeutet sofort und so nachdrücklich, als dies mit der Sicherheit des Fahrzeuges und etwaiger anderer Fahrzeuge vereinbar ist; es muß also auch eine wesentliche Fahrtbehinderung in Kauf genommen werden.
- b) Zur Frage, wann das Wenden eine Querfahrt darstellt.

BGH, Urt. v. 5. Oktober 1964 - II ZR 84/63 -

Rheinschiffahrtsgericht Duisburg-Ruhrort
Rheinschiffahrtsobergericht Köln

II ZR 84/63

Verkündet
am 5. 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 N.V. V [REDACTED] T [REDACTED], vertreten durch die
Direktion in R [REDACTED],

Klägerin und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

g e g e n

1. die N.V. D [REDACTED] S [REDACTED] M [REDACTED], vertreten durch
die Direktion, R [REDACTED], W [REDACTED],
2. den Kapitän Gradus E [REDACTED] vom MS "D [REDACTED] 217",
zu laden bei der Beklagten zu 1,

Beklagte und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

hat der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die
mündliche Verhandlung vom 5. Oktober 1964 unter Mit-
wirkung des Senatspräsidenten Dr. Fischer und der
Bundesrichter Dr. Kuhn, Dr. Nörr, 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:

Am 21. März 1960 fuhr das der Klägerin gehörende MTS "V [REDACTED]" (498 t, 55m lang, 240 PS) auf der Reede von Duisburg leer zu Tal. Unterhalb der Homberger Brücke mußte es einem von rechtsrheinischen Ufer aus über Steuerbord zu Tal wendenden Schleppzug ausweichen, der aus dem MS "D [REDACTED] 217" (629 t, 57 m lang, 500 PS) und dem 3000 t großen, 110 m langen, leeren Kahn "D [REDACTED] 137" bestand. Dabei stieß "V [REDACTED]" gegen den Kahn "Hans L [REDACTED]", der im Schlepp des MS "AV 3" linksrheinisch zu Berg fuhr, und wurde beschädigt. Die Schiffe "D [REDACTED] 137" und "217" gehören der Beklagten zu 1; der Beklagte zu 2 war der Kapitän des MS "D [REDACTED] 217", das mit 250 t beladen war.

Die Klägerin hat behauptet, der D [REDACTED]-Schleppzug habe sein Wendemanöver ohne Rücksicht auf ihr Schiff durchgeführt. Man habe versucht, ihm nach Backbord auszuweichen. Da aber "D [REDACTED] 217" seinen 3000 t großen Kahn "D [REDACTED] 137" mit voller Kraft herumgezogen habe, sei zu befürchten gewesen, daß der wendende Schleppzug zu weit zum linksrheinischen Ufer hin geraten werde, um dort noch eine Vorbeifahrt von "V [REDACTED]" zu erlauben. Man habe auf dem Schiff der Klägerin deshalb zurückgeschlagen. Dadurch wiederum sei man in die Nähe des Kahn "Hans L [REDACTED]" verfallen, so daß es notwendig gewesen sei, wieder voraus zu tun, um sich aufzustrecken. Trotzdem sei es zum Zusammenstoß mit "Hans L [REDACTED]" gekommen. Die Klägerin hat die Ansicht vertreten, der Unfall beruhe darauf, daß der Schleppzug der Beklagten ein unzulässiges Wendemanöver unternommen habe. Sie hat Ersatz ihres Schadens verlangt, den sie mit 7060 hfl. beziffert.



Die Beklagten haben behauptet, ihr Wendemanöver sei zulässig gewesen. Es sei durch zwei akustische Signale, die mit einem Blinklicht gekoppelt gewesen seien, rechtzeitig angekündigt worden. Bei seinem Beginn sei das Schiff der Klägerin noch 600 - 700 m entfernt gewesen. Während andere Talfahrer die Fahrt verlangsamt hätten, um nicht in Schwierigkeiten zu geraten, sei "V [REDACTED]" mit verstärkter Kraft weitergefahren und habe versucht, noch unter dem linksrheinischen Ufer an dem wendenden Schleppzuge vorbeizukommen. Hierauf allein beruhe der Unfall. Andere Talfahrer, die mit dem Beginn des Wendemanövers ihre Geschwindigkeit verlangsamt hätten, seien nicht in Schwierigkeiten geraten, obschon ihre Lage mit derjenigen von "V [REDACTED]" durchaus vergleichbar gewesen sei.

Das Rheinschiffahrtsgericht hat die Klage abgewiesen. Die Berufung der Klägerin ist ohne Erfolg geblieben. Mit der Revision, um deren Zurückweisung die Beklagten bitten, verfolgt die Klägerin ihren Klaganspruch weiter.

Entscheidungsgründe:

I. In Würdigung der Beweisaufnahme stellt das Berufungsgericht fest, das zu Tal fahrende MTS "V [REDACTED]" sei bei Beginn des Manövers des zu Tal wendenden D [REDACTED]-Schleppzuges von diesem mindestens 500 und höchstens 800 m entfernt gewesen. Das Wendemanöver sei zulässig gewesen, auch wenn man berücksichtige, daß der D [REDACTED]-Schleppzug mit Rücksicht auf seine Länge die gesamte zur Verfügung stehende Strombreite von etwa 200 m

vorübergehend in Anspruch genommen habe. Es könne offen bleiben, ob mit Rücksicht hierauf das Wendenmanöver als eine Querfahrt angesehen werden könne. Nichts spreche dafür, daß die Führung von "D [REDACTED] 217" den Drehkreis größer gewählt habe als unbedingt notwendig gewesen sei. Nach §§ 47 Nr. 2, 46 Nr. 1 RhSchPVO sei das Wenden nur gestattet, wenn der übrige Verkehr dies zulasse; dabei habe der Führer von "D [REDACTED] 217" die Länge seines Schleppzuges, die damit verbundene Größe des Drehkreises und die vorübergehende Sperrung des Fahrwassers berücksichtigen müssen. Die von ihm anzuwendende Sorgfalt habe also derjenigen eines Querfahrers entsprochen. Trotzdem sei das Manöver zulässig gewesen. Es sei kurze Zeit vor seinem Beginn durch Schallzeichen gemäß § 46 Nr. 2 RhSchPVO, das mit einem Blinkzeichen gekoppelt gewesen sei, angekündigt worden. Schon auf dieses Zeichen hin hätte die Führung von "V [REDACTED]" gemäß § 46 Nr. 3 RhSchPVO die Geschwindigkeit soweit vermindern und ihren Kurs in der Weise ändern müssen, daß das Wenden ohne Gefahr habe geschehen können. Darauf habe die Führung des D [REDACTED]-Schleppzuges vertrauen dürfen. In einer Entfernung von 500 m bei Beginn des Wendens sei die sachgemäße Reaktion zur Vermeidung einer Kollision möglich gewesen, auch wenn man in Rechnung stelle, daß "V [REDACTED] [REDACTED]" mit einer Geschwindigkeit von 20 bis 22 km/h zu Tal gefahren sei. Die Führung von "V [REDACTED]" sei nicht gezwungen gewesen, unvermittelt die Geschwindigkeit zu verringern oder den Kurs zu verändern. Es sei lediglich notwendig gewesen, die Geschwindigkeit allmählich herabzusetzen und den Kurs nach Steuerbord zu verlegen, da im

Zuge des Wendens das rechtsrheinische Fahrwasser mehr und mehr frei geworden sei und eine glatte Durchfahrt gestattet habe. Die beiden höchstens 100 m hinter "V [REDACTED]" fahrenden Schiffe (das Schubboot "Olivier von N [REDACTED]" und ein Express-Motor), die langsam gefahren seien oder ihre Geschwindigkeit herabgesetzt hätten, hätten keine Schwierigkeiten gehabt; das Schubboot sei trotz des Wendens nicht einmal bis in die Höhe des D [REDACTED]-Schleppzuges gekommen.

Der Unfall sei nur durch die von der Führung des MTS "V [REDACTED]" begangenen Fehler herbeigeführt worden. Man habe auf "V [REDACTED]" das Wendesignal übersehen und überhört; man habe nicht darauf geachtet, daß das wendende MS "D [REDACTED] 217" einen gelben Zylinder gezeigt habe, und daher nicht rechtzeitig erkannt, daß kein Einzelfahrer, sondern ein Schleppzug zu wenden begonnen habe. Unglaublich sei die Aussage des Kapitäns von "V [REDACTED]", "D [REDACTED] 217" habe die blaue Seitenflagge gezeigt. Es sei verfehlt gewesen, daß die Führung von "V [REDACTED]" angesichts des wendenden Schleppzuges die Geschwindigkeit seines Schiffes herabgesetzt habe (Schreibfehler, es muß heißen: hinaufgesetzt, s. unten III 6) und nach Backbord ausgewichen sei, um noch vor dem wendenden Schiff vorbeizukommen. Erst als "D [REDACTED] 217" dwars gelegen sei, habe der Kapitän von "V [REDACTED]" erkannt, daß das Schiff einen Anhang hatte. In diesem Zeitpunkt sei es aber für einen Unfall verhütende Reaktion zu spät gewesen.

II. Nach der Meinung der Revision hat das Berufungsgericht verkannt, daß die Beklagte für die Zulässigkeit des Wendemanövers beweispflichtig sei. Auch hätte nach der Auffassung der Revision ein Sachverständiger zu der Frage gehört werden müssen, ob "V [REDACTED]" durch Fahrtverminderung oder Kursänderung den Unfall hätte vermeiden können. Mit Verfahrensrügen wendet sich die Revision gegen die Feststellung im angefochtenen Urteil, bei Beginn des Wendemanövers sei "V [REDACTED]" von dem D [REDACTED]-Schleppzug mindestens 500 m entfernt gewesen. Sachlich-rechtlich vertritt die Revision den Standpunkt, das Wendemanöver habe so eingerichtet werden müssen, daß es die durchgehende Schifffahrt nicht störte. Schließlich beanstandet sie die Annahme des Berufungsgerichts, der Kapitän von "V [REDACTED]" habe durch sein alleiniges Verschulden den Unfall herbeigeführt.

III. Die Revision kann im Ergebnis mit ihren Angriffen keinen Erfolg haben.

1. Die Ansicht der Revision über die Beweislast ist zwar richtig (vgl. BGH VersR 1961, 1087). Die Entscheidung des Berufungsgerichts ist aber nicht auf die Beweislast abgestellt. Die Revisionsrüge geht daher ins Leere.

2. Das Rheinschiffahrtsobergericht hatte für die hier zu entscheidenden Fragen genügend Sachkunde, so daß sich die Anhörung eines Sachverständigen erübrigte.

3. Ob die Feststellung im angefochtenen Urteil über die Mindestentfernung von 500 m den Revisionsrügen standhält, kann dahingestellt bleiben. Zugunsten der Klägerin kann die auf Seite 3 ihrer Berufungsbegründung aufgestellte Behauptung als richtig unterstellt werden, "V [REDACTED]" sei bei Drehbeginn von "D [REDACTED] 217" nur noch gut 400 m entfernt gewesen. Auch dann war das Wendemanöver zulässig, wie aus den Ausführungen unter 5 folgt.

4. Die Revision irrt, wenn sie meint, das Wenden habe so eingerichtet werden müssen, daß es die durchgehende Schifffahrt nicht störte. Ebenso irrt das Berufungsgericht, wenn es meint, die vom Schleppzugführer anzuwendende Sorgfalt habe derjenigen eines Querfahrers entsprochen. Die Revision und das Berufungsgericht haben an die Pflichten eines auf einer Reede zu Tal wendenden Schleppzugführers zu hohe Anforderungen gestellt. Das ergibt sich aus folgenden Erwägungen:

Das Wendemanöver des beklagten Schleppzugführers war keine Querfahrt, auch dann nicht, wenn der Schleppzug im Zuge des Wendens vorübergehend den Strom für die durchgehende Fahrt sperrte. Das Wenden ist durch die Sondervorschriften der §§ 46 bis 48 RhSchPVO geregelt. Die Frage, ob das Wenden zugleich ein Überqueren des Stromes (§ 49 RhSchPVO) darstellt, taucht nur dann auf, wenn der Wendende querfahrend einen größeren Raum des Stromes in Anspruch nimmt, als für das Wenden unter den gegebenen Umständen erforderlich ist. Denn sonst würden die erweiterten Rechte, die der Auf-

drehende (§ 46 RhSchPVO) und der auf einer Reede zu Tal Wendende (§§ 47 Nr. 2, 46 RhSchPVO) gegenüber dem sonst zu Tal Wendenden (§ 47 Nr. 1 RhSchPVO) und gegenüber dem Querfahrenden (§§ 49 Nr. 1, 47 Nr. 1 KhSchPVO) hat, nicht zum Zuge kommen. In jedem Falle muß, was die Revision verkannt hat, die durchgehende Schifffahrt eine Fahrtbehinderung in Kauf nehmen. Während aber beim Wenden zu Tal außerhalb der Reeden diese Fahrtbehinderung nicht wesentlich sein darf, ist das Aufdrehen und das Wenden zu Tal auf Reeden auch dann gestattet, wenn die durchgehende Schifffahrt wesentlich in ihrer Fahrt beeinträchtigt wird. Das ist im Gesetz dadurch zum Ausdruck gekommen, daß der außerhalb einer Reede zu Tal Wendende nicht verlangen kann, daß andere Fahrzeuge "unvermittelt" ihre Geschwindigkeit vermindern oder ihren Kurs ändern (§ 47 Nr. 1 RhSchPVO, vgl. BGH VersR 1962, 417, 418), während beim Aufdrehen und beim Wenden zu Tal auf einer Reede die anderen Fahrzeuge solche Maßnahmen treffen müssen, sofern sie nur "möglich" sind (§§ 46 Nr. 3, 47 Nr. 2 RhSchPVO), also auch dann, wenn die Maßnahmen unvermittelt getroffen werden müssen. Der Grund für diese bevorzugte Stellung der Aufdrehenden liegt darin, daß der Talfahrer, der aufdrehen will, im Gegensatz zum Bergfahrer, der wenden will, in der Regel nicht an der Stelle anhalten und warten kann; der auf einer Reede zu Tal Wendende wird deshalb bevorzugt, um den häufig starken Verkehr auf Reeden nicht zu behindern; es soll dem auf einer Reede zu Tal Wendenden nicht zugemutet werden,

über Gebühr lange zu warten, was bei dem häufig starken Durchgangsverkehr der Fall sein würde (vgl. Kahlitz, Verkehrsrecht auf Binnenwasserstraßen, RhSchPVO § 46 Anm. 7, § 47 Anm. 4, 7).

Da das Berufungsgericht feststellt, es spreche nichts dafür, daß der D[REDACTED]-Schleppzug seinen Drehkreis größer gewählt habe als unbedingt notwendig gewesen sei, kommt die Anwendung der Vorschrift über die Querfahrt (§ 49 RhSchPVO) nicht in Frage (vgl. BGH VersR 1961, 881). Anzuwenden ist nach § 47 Nr. 2 RhSchPVO ausschließlich die Vorschrift des § 46 RhSchPVO. Entgegen der Meinung des Berufungsgerichts, die sich aus seinen Ausführungen auf Seite 10 des Urteils ergibt, war das Wendemanöver des D[REDACTED]-Schleppzuges auch dann zulässig, wenn der Talfahrer "V[REDACTED]" gezwungen war, unvermittelt seine Geschwindigkeit zu vermindern und den Kurs zu ändern. Der Kapitän von "V[REDACTED]" hätte daher diese Maßnahmen sofort und so nachdrücklich ergreifen müssen, als dies mit der Sicherheit seines Schiffes (die Gefährdung anderer Fahrzeuge kommt nach Sachlage nicht in Frage) vereinbar war; insbesondere hätte er die Geschwindigkeit so weit herabsetzen müssen, daß sie nicht höher war als für die Steuerfähigkeit seines Schiffes erforderlich. Der Schleppzugführer konnte seinerseits jedenfalls vom Beginn seines Wendemanövers an darauf vertrauen, daß der Talfahrer dieser Verpflichtung nachkommen und auch an den vom Schleppzugführer gesetzten Zeichen erkennen würde, daß er einen Schleppzug vor sich hatte, der zum Wenden ansetzte.

5. Das Berufungsgericht geht davon aus, eine Entfernung von 500 m hätte ausgereicht, wenn der Talfahrer allmählich seine Geschwindigkeit herabgesetzt und seinen Kurs zum rechten Ufer verlegt hätte. Dabei konnte das Berufungsgericht seine Ansicht auf das Verhalten, die Fahrweise und Lage der beiden anderen, ebenfalls zu Tal fahrenden Schiffe (Schubverband und Expresmotor) stützen und hat dies in rechtsfehlerfreier Weise getan. Wenn aber unter den vom Berufungsgericht angenommenen Umständen (allmähliche Fahrtverminderung und Kursänderung) eine Entfernung von 500 m genügte, dann hätte auch eine Entfernung von gut 400 m ausgereicht, wenn der Talfahrer sofort und kräftig seine Geschwindigkeit vermindert hätte, wie es seine Pflicht war und worauf der Schleppzugführer vertrauen konnte.

6. Wenn die Revision meint, das Berufungsgericht habe gegen den Kapitän von "V [REDACTED]" zu Unrecht den Vorwurf erhoben, daß er seine Geschwindigkeit herabgesetzt habe und nach Backbord ausgewichen sei, so rügt sie ein offensichtliches Schreibversehen; es muß im angefochtenen Urteil auf Seite 11 heißen: "die Geschwindigkeit ... hinaufgesetzt habe". Das Berufungsgericht gibt dort die Aussage des Kapitäns M [REDACTED] von "V [REDACTED]" wieder, die lautet:

"als ich nun sah, daß das "D [REDACTED]"-Motorschiff zu wenden begann, habe ich volle Kraft draufgesetzt und bin nach Backbord ausgewichen."

7. Zugunsten der Klägerin will die Revision etwas daraus herleiten, daß einige Zeugen die Befürch-

tung geäußert haben, es würde zu einer Kollision kommen. Eines näheren Eingehens hierauf bedarf es nicht, da die Zulässigkeit des Wendemanövers feststeht. Soweit sich die Befürchtungen überhaupt auf eine Kollision mit dem Talfahrer "V [REDACTED]" beziehen, waren sie anlässlich der Fahrweise dieses Schiffes auch nicht grundlos.

8. Schließlich hat das Berufungsgericht ausgeführt, der Unfall sei durch Verschulden des Schiffsführers von "V [REDACTED]" herbeigeführt worden. Die Revision wendet sich auch hiergegen. Die Frage braucht nicht erörtert zu werden, da sie rechtlich nur erheblich wäre, wenn auch ein Verschulden des Schleppzugführers zum Unfall geführt hätte. Das ist aber nicht der Fall.

IV. Hiernach war die Revision mit der Kostenfolge aus § 97 ZPO zurückzuweisen.

Dr. Fischer Dr. Kuhn Dr. Nörr
Liesecke Dr. Bukow