

Verkündet
am 11. Juli 1963

Schorn, Justizangestellter
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 K[REDACTED]-D[REDACTED] R[REDACTED]-
Gesellschaft, K[REDACTED], F[REDACTED],
vertreten durch ihren Vorstand,
2. des Kapitäns Johann D[REDACTED], zu laden bei der
Beklagten zu 1,

Beklagte und Revisionskläger,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

gegen

die C[REDACTED] de N[REDACTED] F[REDACTED] R[REDACTED],
S[REDACTED], per Adresse Firma "R[REDACTED]" GmbH,
L[REDACTED], Am W[REDACTED], H[REDACTED], vertreten
durch ihren Vorstand,

Klägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

hat der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die
mündliche Verhandlung vom 11. Juli 1963 unter Mitwirkung
des Senatspräsidenten Dr. Fischer und der Bundesrichter
Dr. Kuhn, Dr. Nörr, Dr. Reinicke und Dr. Schulze

für Recht erkannt:

Die Revision der Beklagten gegen das Urteil des
3. Zivilsenats des Oberlandesgerichts - Rheinschiff-
fahrtsobergerichts - in Köln vom 22. März 1962 wird
auf Kosten der Beklagten zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Am 27. Juni 1959 gegen 15.35 Uhr kollidierten bei einer Begegnung in der Nähe der Loreley das MS "C[REDACTED]" der Klägerin und der Passagierdampfer "F[REDACTED]" der Beklagten zu 1, den der Beklagte zu 2 führte. Beide Schiffe wurden beschädigt.

Das MS "C[REDACTED]" fuhr zu Tal. Es hielt Anschluß an einige Motorschiffe, die wegen eines vorausfahrenden Schleppzuges langsam tun mußten. Im rechtsrheinischen Teil des Fahrwassers, an dieser Stelle der übliche Weg der Talfahrt, näherte es sich nach dem Umfahren des Bettecks der Loreley. Ihm begegnete zunächst ein linksrheinisch fahrender Bergschleppzug, der aus dem Boot "V[REDACTED]" und zwei Anhangschiffen bestand. Als "C[REDACTED]" sich ungefähr bei km 554 befand, tauchte in der Loreleykrümmung plötzlich der Kopf des rechtsrheinisch zu Berg fahrenden PD "F[REDACTED]" auf. "C[REDACTED]" behielt zunächst seinen Steuerbordkurs bei, ging dann aber, als man auf ihm ein Backbordsignal des PD "F[REDACTED]" vernahm und die dort gesetzte blaue Seitenflagge feststellte, unter Einsatz verstärkter Maschinenkraft hart nach Backbord. Bei der Begegnung schlug das steuerbordseitige Rad von "F[REDACTED]" mehrmals auf Gangbord und Besteck des Steuerbord-Hinterschiffs von "C[REDACTED]".

Die Klägerin behauptet, PD "F[REDACTED]" sei trotz Ankündigung der Talfahrt auf den Wahrschaustationen entgegen jeder Übung im Fahrwasser der Talfahrt bergwärts gefahren. Er habe trotz der unübersichtlichen Loreleykrümmung seine volle Maschinenkraft bis zum Zusammenstoß beibehalten. Die Kursweisung von "F[REDACTED]" sei nicht rechtzeitig erkennbar gewesen. Mit der Klage macht die Klägerin gegen beide

- 3 -

Beklagte als Gesamtschuldner - gegen die Beklagte zu 1 in dinglicher und beschränkt persönlicher Haftung - ihren mit 8.561,25 DM bezifferten Schaden geltend.

Die Beklagten haben vorgetragen, PD "F[REDACTED]" sei nicht verpflichtet gewesen, den üblichen Schiffahrtsweg einzuhalten; seine Schiffsführung habe von ihrem Kursweisungsrecht Gebrauch machen dürfen und dem Talfahrer einen geeigneten Weg zur Begegnung freigelassen. Die Führung von "Cassis" habe auf die Kursweisung von "F[REDACTED]" zu spät und fehlerhaft reagiert. Vorsorglich hat die Beklagte zu 1 mit ihrem Schaden, den sie mit 32.767,66 DM beziffert, aufgerechnet.

Beide Vorinstanzen haben die Klage dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt.

Mit der Revision verfolgen die Beklagten ihren Klageabweisungsantrag weiter. Die Klägerin bittet um Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe:

I. Das Berufungsgericht, das die Beweiswürdigung und die rechtlichen Schlußfolgerungen des Rheinschiffahrtsgerichtes übernommen hat, hat ausgeführt: Ein Verstoß der Schiffsführung von "F[REDACTED]" gegen § 4 RhSchPVO liege darin, daß sie noch in der Nähe der Unfallstelle im allgemein üblichen Kurs der Talfahrt gefahren sei. Wenn auch die Einhaltung des üblichen Kurses nicht zwingend vorgeschrieben sei, so berge doch die Abweichung von dem üblichen Kurs an unüber-

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



sichtlichen Stromstellen Gefahren in sich, da die Schifffahrt mit der Einhaltung des üblichen Kurses rechne. Nur erhebliche Gründe könnten die Abweichung von dem üblichen Kurs rechtfertigen. Solche hätten hier nicht vorgelegen. Die Stromkrümmung an der Loreley sei eine der unübersichtlichsten Stromstellen. PD "F[REDACTED]" hätte daher in den üblichen Kurs der Bergfahrt zum linksrheinischen Ufer hinübergangen müssen. Das sei auch möglich gewesen, da zwischen dem MS "C[REDACTED]" und dem ihm vorausfahrenden MTS "C[REDACTED]" ein Abstand von 500 bis 600 m gewesen sei, der es dem PD "F[REDACTED]" gestattet habe, vor "C[REDACTED]" zum linksrheinischen Ufer hinüberzuwechseln und damit den Weg für die Talfahrt freizumachen. Ein weiterer Verstoß gegen § 4 liege in der Geschwindigkeit, mit der PD "F[REDACTED]" bis kurz vor der Kollision (schätzungsweise 7 bis 8 Sekunden vorher) gefahren sei. Hierdurch sei die Reaktionszeit für "C[REDACTED]" verkürzt worden. Auf "C[REDACTED]" habe man die blaue Seitenflagge von "F[REDACTED]" erst erkennen können, als sich der Passagierdampfer nach Umfahren der Stromkrümmung aufgestreckt habe; erst in diesem Zeitpunkt sei auch von "F[REDACTED]" ein akustisches Backbordsignal gegeben worden; das sei zu spät gewesen. Die Schiffsführung von "F[REDACTED]" hätte bedenken müssen, daß ihre optische Kursweisung von "C[REDACTED]" nicht rechtzeitig habe wahrgenommen werden können, und hätte daher schon beim Umfahren der Loreley eine akustische Kursweisung gemäß § 38 Nr. 4 geben müssen. Hätte sie das getan und gleichzeitig die Geschwindigkeit von "Frieden" erheblich herabgesetzt, so wäre die Reaktionszeit für die Führung von C[REDACTED] so verlängert worden, daß trotz des vom Üblichen abweichenden Kurses von "F[REDACTED]" ein Unfall vermieden worden wäre. Die Besatzung von "C[REDACTED]" treffe kein Schuldvorwurf.

II. Die Revision geht zunächst davon aus, der Bergfahrer könne kraft seines Kursweisungsrechtes nach § 38 einen von dem üblichen Kurs abweichenden Weg weisen. Mit Verfahrensrügen wendet sich die Revision gegen die Ansicht des Berufungsgerichts, der Abstand zwischen "O [REDACTED]" und "C [REDACTED]" sei so groß gewesen, daß "F [REDACTED]" vor "C [REDACTED]" zum linksrheinischen Ufer hätte hinüberwechseln können. Die Revision meint weiter, "F [REDACTED]" habe die volle Maschinenkraft beibehalten müssen, um dem starken linksrheinischen Hang in der Loreley zu begegnen. Da im Augenblick des Insichtkommens PD "F [REDACTED]" vom MS "C [REDACTED]" nur 200 bis 220 m entfernt gewesen sei, sei bei der Geschwindigkeit beider Schiffe irgend ein Manöver von Bedeutung nicht mehr ausführbar gewesen. Die Schuld liege bei der Führung von "C [REDACTED]", die mit scharf rectorheinisch fahrender Bergfahrt hätte rechnen und daher selbst genügend Abstand vom rechten Ufer hätte halten müssen.

III. Der Revision kann kein Erfolg beschieden sein.

Zwar ist der Ausgangspunkt der Revision nicht zu beanstanden. Der Bergfahrer darf dem Talfahrer nach § 38 Nr. 1 auch einen vom üblichen Kurs abweichenden Weg weisen, wenn dieser für den Talfahrer geeignet ist, und der Talfahrer muß nach § 39 Nr. 1 diesen Weg nehmen. Jedoch darf hierdurch keine Gefahrenlage entstehen, insbesondere muß Klarheit über die Verkehrsverhältnisse bestehen (BGH VersR 1961, 532). Eine Gefahrenlage kann namentlich bei unübersichtlichen Stellen wie scharfen Stromkrümmungen entstehen, wenn die Begegnung an der Innenseite der Krümmung vonstatten geht. Hier besteht stets die Gefahr, daß ein Talfahrer das optische Signal eines bereits in der Nähe des Scheitel-

10

punktes der Krümmung an der Innenseite fahrenden Bergfährers nicht mehr rechtzeitig wahrnehmen kann; das gilt namentlich dann, wenn, wie hier, das Signal an der dem Talfahrer abgewendeten Seite des Bergfährers zu geben ist. Das Mindesterfordernis, das an den Bergfahrer in diesem Fall gestellt werden muß, ist, daß er schon vor der Erreichung des Krümmungsscheitelpunktes und auch während des Umfahrens der Krümmung das akustische Signal gemäß § 38 Nr. 4 gibt. Daran hat es die Schiffsführung von "F[REDACTED]" fehlen lassen. Ein Bergfahrer, der nicht dafür sorgt, daß seine Weisung vom Talfahrer rechtzeitig wahrgenommen werden kann, läßt dem Talfahrer keinen geeigneten Weg frei (§ 38 Nr. 1 S. 2); denn hierzu gehört auch, daß der Talfahrer am Bergfährer selbst gefahrlos vorbeifahren kann, wenn er die Weisung befolgt, sobald er sie wahrnehmen kann. Darüber hinaus gebietet es die hohe Verantwortung, die das Weisungsrecht für den Bergfahrer mit sich bringt (BGH VersR 1961, 1132, 1134), daß er sich an den Scheitelpunkt der Krümmung, wenn er mit Talfahrt rechnen muß, herantastet, bis ein am Bug seines Schiffes befindlicher Ausguck das Fahrwasser oberhalb einschen kann. Auch diese nautische Sorgfaltspflicht hat die Führung von "F[REDACTED]" nicht beachtet, obwohl auf der Wahrschaustation Talfahrt gemäß § 131 Nr. 2 angekündigt war und die Führung von "F[REDACTED]" wußte oder wissen mußte, daß der Kurs der Talfahrer rechtsrheinisch verläuft und die Talfahrt den Scheitelpunkt wegen der nach linksrheinisch verlaufenden Stromversetzung üblicherweise hart anhält. "F[REDACTED]" konnte seine Geschwindigkeit bedeutend herabsetzen, ohne deswegen in den Hang zu verfallen. Ohne Rechtsfehler ist das Berufungsgericht zu dem Ergebnis gekommen, daß der Zusammenstoß vermieden worden wäre, wenn die Schiffsführung von "F[REDACTED]" in Erfüllung ihrer nautischen Sorgfaltspflicht beide Maßnahmen (rechtzeitiges akusti-

sches Signal und Herabsetzung der Geschwindigkeit) ergriffen hätte. Da hiernach das unfallursächliche Verschulden der Schiffsführung von "F[REDACTED]" gegeben ist, bedarf es keiner Erörterung der Frage, ob nicht "F[REDACTED]" schon vor Erreichung des Krümmungsscheitelpunktes bei seinem hart rechtsrheinischen Kurs unter den obwaltenden Umständen einen gefahrbringenden Fahrtweg genommen hat; auch kann dahingestellt bleiben, ob "F[REDACTED]" noch vor "C[REDACTED]" zum linksrheinischen Ufer hätte hinüberwechseln können.

Ein Mitverschulden der Führung von "C[REDACTED]" haben das Rheinschiffahrtsgericht und das Rheinschiffahrtsobergericht zutreffend verneint. Es liegt insbesondere nicht darin, daß etwa "C[REDACTED]" vor dem Krümmungsscheitelpunkt hart das rechte Ufer angehalten hat. Denn der übliche Kurs der Talfahrt verlief rechtsrheinisch, "C[REDACTED]" befand sich auf diesen Kurs. Ob die Führung von "C[REDACTED]" damit rechnen mußte, daß entgegen der Übung ein Schiff rechtsrheinisch zu Berg käme und Vorbeifahrt Steuerbord an Steuerbord verlangen würde, kann dahingestellt bleiben. Jedenfalls brauchte sie nicht damit zu rechnen, daß sich ein Bergfahrer nautisch so unvorsichtig verhalten würde, wie dies beim PD "F[REDACTED]" der Fall war.

IV. Nach alledem ist die Revision unbegründet. Die Kosten-

entscheidung beruht auf § 97 ZPO.

Dr.Fischer Dr.Kuhn Dr.Nörr Dr.Reinicke Dr.Schulze