

Nachschlagewerk: ja

BGHZ: nein

RheinSchPolVO 1954 §§ 4, 80; RheinSchPolVO 1970 §§ 1.04,
6.35, 6.36

Zu den Anforderungen an die beiderseitigen Sorgfalts-
pflichten, wenn auf dem Oberrhein im Nebel ein Radar-
fahrer einem zulässig ohne Radar zu Berg kommenden Fahr-
zeug begegnet.

BGH, Urt. v. 20. September 1973 - II ZR 119/72 - Rheinschiffahrts-
obergericht
Karlsruhe
Rheinschiffahrts-
gericht
Mannheim

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 119/72

URTEIL

Verkündet am
20. September 1973
Werner,
Justizhauptsekretär
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

1. des Schiffseigners Karl F., R. M.,
L.straße,
2. des Schiffsführers Helmut K., G., H.straße,

Beklagten und Revisionskläger,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Freiherr von
-

gegen

L. & M., M. in A.,
R., B., gesetzlich vertreten
durch den Gesellschafter W.J. de C., R.,

Klägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. -

- 2 -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs
hat auf die mündliche Verhandlung vom 20. September 1973
durch den Vorsitzenden Richter Stimpel und die Richter
Dr. Bauer, Dr. Kellermann, Dr. Tidow und Bundschuh

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Beklagten wird das Urteil
des Rheinschiffahrtsobbergerichts Karlsruhe vom
11. Juli 1972 - 3 U 9/71 RhSch - aufgehoben und
die Sache zur anderweiten Verhandlung und Ent-
scheidung - auch über die Kosten der Revision -
an das Berufungsgericht zurückverwiesen.

Von Rechts wegen

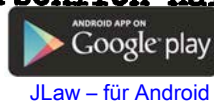
Tatbestand:

Am 29. November 1968 fuhr TMS "Helena" (85 m lang;
9,50 m breit; 1.618 t; 2 x 580 PS) auf dem Oberrhein
leer zu Tal. Wegen nebligen Wetters war das Radargerät
eingeschaltet. Gegen 13.30 Uhr begegnete der Talfahrer
dem unbeladen zu Berg kommenden MS "Heike" (67 m lang;
8,67 m breit; 920 t; 390 PS). Hierbei kam es zu einem
Zusammenstoß. Beide Fahrzeuge wurden nicht unerheblich
beschädigt.

Die Klägerin nimmt - aus abgetretenem Recht - den
Beklagten zu 1 als Eigner des MS "Heike" und den Beklag-
ten zu 2 als den verantwortlichen Führer dieses Fahr-
zeugs am Unfalltag auf Ersatz des Kollisionsschadens
der Interessenten des TMS "Helena" in Anspruch. Sie
hat beantragt, die Beklagten als Gesamtschuldner zur
Zahlung von 62.808 hfl nebst Zinsen zu verurteilen, den
Beklagten zu 1 lediglich dinglich haftend mit MS "Heike"
und im Rahmen des § 114 BinnSchG persönlich haftend.



[JLaw - Gesetze und Urteile](#)
Kostenlos
Über 200 Gesetze
Über 100.000 Urteile
[\(mobile App\)](#)



Sie wirft dem Beklagten zu 2 vor, die Fahrt bei einer Sicht von nur noch 50 bis 100 m fortgesetzt zu haben, obwohl MS "Heike" nicht mit einem Radargerät ausgerüstet gewesen sei. Außerdem habe er kurz vor der Begegnung mit dem Talfahrer den bis dahin rechtsrheinisch verlaufenden Kurs seines Fahrzeugs zum linken Ufer hin geändert, in dessen Nähe TMS "Helena" unter wiederholter Abgabe des Dreitonzeichens und des Schallzeichens "2 x kurz" gefahren sei. Trotz sofortigen Zurückschlagens habe der Talfahrer die Kollision nicht mehr verhindern können.

Demgegenüber haben die Beklagten vorgetragen, MS "Heike" habe bei einer für die Fahrt noch ausreichenden Sichtweite von 100 bis 200 m unterhalb von Strom-km 305,0 den hier üblichen Übergang der Bergfahrt vom rechten zum linken Ufer gemacht. Auf Höhe des genannten Kilometerpunktes sei es bereits wieder aufgestreckt gewesen. Es habe dem Talfahrer durch Nichtzeigen der blauen Seitenflagge die Weisung erteilt, an seiner Backbordseite vorbeizufahren. Der Talfahrer habe die Weisung jedoch nicht befolgt, sondern den Kurs zum linken Ufer hin gerichtet. In dessen Nähe sei es zu der für MS "Heike" - trotz Stoppens der Maschine und Fallenlassens des Ankers - nicht mehr vermeidbaren Kollision gekommen.

Der Beklagte zu 1 hat MS "Heike" in Kenntnis der Klageforderung zu neuen Reisen ausgesandt.

Das Rheinschiffahrtsgericht und das Rheinschiffahrtsobergericht haben den Klageanspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Mit der Revision, deren Zurückweisung die Klägerin beantragt, verfolgen die Beklagten ihren Klagabweisungsantrag weiter.

Entscheidungsgründe:

I. 1. Das Berufungsgericht hat zum Unfallhergang festgestellt:

TMS "Helena" habe - dem üblichen Weg der Talfahrt folgend - unterhalb von Strom-km 303,7 einen Übergang vom rechten zum linken Ufer gemacht. An diesem sei es bereits entlang gefahren, als der die Führung des TMS "Helena" beratende Lotse Ertel bei Strom-km 304,2 auf dem Radarschirm bemerkt habe, daß 1200 m unterhalb ein Fahrzeug zu Berg komme. Hierauf habe TMS "Helena" mehrfach das Dreitonzeichen und dazwischen das Schallzeichen "2 x kurz" gegeben. Außerdem habe es lediglich soviel Vorauskang beibehalten, wie zur Steuerfähigkeit nötig gewesen sei. Der Kurs des Bergfahrers, auf dessen Vorschiff ein Ausguck gestanden habe, sei rechtsrheinisch entlang dem dort liegenden Diersheimer Grund verlaufen. Er habe sich "bei Eintritt in den 200-m-Bereich des Radarschirms noch am Grund" befunden, und zwar "über den km-Punkt 305,0" hinaus. Unvermittelt habe er nach Wegnahme der blauen Seitenflagge einen kurzen Übergang zum linken Ufer gemacht. Noch vor Erreichen der linken Fahrwasserseite habe er ein Dreitonzeichen und danach das Schallzeichen "2 x kurz" gehört. Darauf habe er das Schallzeichen "1 x kurz" gegeben, die Fahrt zur linken Fahrwasserseite fortgesetzt und erst dann gestoppt. Dadurch habe er den Abstand zu TMS "Helena" so verkürzt, daß dieses Fahrzeug trotz Zurückschlagens vor dem Zusammenstoß nicht mehr habe ständig gemacht werden können. Die Kollision sei in der Nähe des linken Ufers bei Strom-km 304,8 erfolgt.

2. Die Revision greift diese Feststellungen mit

hält sie jedoch für unbegründet. Von weiteren Ausführungen hierzu sieht er nach Art. 1 Nr. 4 BGH EntlG ab.

II. 1. Das Berufungsgericht hat zu Gunsten der Beklagten unterstellt, "daß die Sicht für den Bergfahrer bis 200 m ging, ihm ein Anhalten vor einem auftauchenden Hindernis möglich war und er somit nach § 80 Nr. 3 RheinSchPolVO 1954 in Fahrt bleiben durfte". Trotzdem, so meint es, habe er die Kollision verschuldet. Da die Bergfahrt - nach den Fahrthinweisen im Rheinatlas - ab Strom-km 305,6 langsam das linke Ufer anzufahren pflege, habe MS "Heike" durch sein hartes Verbleiben am Diersheimer Grund bis in den Bereich von Strom-km 305,0 bei TMS "Helena" den Eindruck erweckt, daß es sich abweichend von dem üblichen Weg der Bergfahrt rechtsrheinisch halten werde. Deshalb habe der Bergfahrer, auf dem man jederzeit mit Radartalfahrt habe rechnen müssen, einen Uferwechsel oberhalb von Strom-km 305,0 nur vornehmen dürfen, wenn zuvor "durch Schallzeichen rechtzeitig und vollständig außer Zweifel gestellt war, daß eine Kollisionsgefahr mit einem begegnenden Schiff ausgeschlossen sei". Das sei nicht der Fall gewesen, so daß MS "Heike" durch den Uferwechsel gegen § 37 Nr. 2 und 3 RheinSchPolVO 1954 verstoßen habe. Außerdem habe der Bergfahrer § 1 Nr. II Ziff. 3 b der Bekanntmachung für die Rheinschiffahrt über die Fahrt mit Radar und bei unsichtigem Wetter vom 16. Juli 1968 und § 4 RheinSchPolVO 1954 verletzt, weil er nach dem Hören eines Dreitonzeichens und des Schallzeichens "2 x kurz" den Übergang vom rechten zum linken Ufer fortgesetzt habe, anstatt "zu stoppen und durch erneutes Herangehen an den rechtsrheinischen Grund einen möglichst weiten Raum des Fahrwassers für den auf der linken Seite gewahrschauten Radartalfahrer freizumachen". TMS "Helena" treffe hingegen kein Ver-

schulden an der Kollision. Insbesondere habe dieses Fahrzeug vor dem fehlerhaften Kurswechsel des Bergfahrers nicht anhalten müssen, da sich aus dessen Fahrweise zunächst ergeben habe, daß er rechtsrheinisch bleiben werde.

2. Diese Ausführungen halten einer rechtlichen Nachprüfung nicht in allen Punkten stand.

a) Begegnungskollisionen beruhen dort, wo es keine festgelegten Begegnungskurse gibt, vielfach auf einem Mißverständnis darüber, an welcher Seite des Bergfahrers der Talfahrer vorbeifahren soll. Derartige Mißverständnisse können insbesondere dann entstehen, wenn die Wahrnehmbarkeit der Kursweisung des Bergfahrers, die durch Zeigen oder Nichtzeigen bestimmter Sichtzeichen gegeben wird (§ 38 Nr. 2 und 3 RheinSchPolVO 1954; § 6.04 Nr. 2 und 3 RheinSchPolVO 1970), beeinträchtigt ist. Letzteres ist vor allem bei unsichtigem Wetter der Fall. Dichter Nebel kann außerdem die Hörbarkeit von Schallzeichen oder die Orientierung danach erschweren oder sogar beseitigen. Deshalb wird der Bergfahrt nahegelegt, bei schlechten Sichtverhältnissen einen möglichst breiten Weg für die Talfahrt freizumachen, damit die Seite, an der sie die Talfahrt passieren lassen will, dieser beim Insichtkommen eindeutig klar erscheint (Merkblatt der Rheinzentralkommission für die Fahrt bei unsichtigem Wetter (Guide-Radar), Ziff. 3). Ferner sind in solchen Fällen Berg- und Talfahrt grundsätzlich gehalten, gestreckte Kurse zu fahren (vgl. BGH VersR 1972, 852, 853, Urt. v. 5. Juni 1972 - II ZR 79/70). Außerdem gewinnt bei unsichtigem Wetter die Einhaltung schiffahrtsüblicher Kurse für die Sicherheit des Verkehrs eine ihr bei sichtigem Wetter nicht zukommende (vgl. BGH LM Nr. 3 zu BinnSchStrO, Urt. v. 13. Januar 1964 - II ZR 103/62) Bedeutung. Das ist insbesondere der

Fall, wenn die Fahrwasserverhältnisse - wie bei dem in zahlreichen Windungen zwischen Gründen verlaufenden Oberrhein - zu Uferwechseln nötigen und sich dadurch bestimmte Kurse für die Berg- und für die Talfahrt herausgebildet haben. Hier wird die Führung eines Fahrzeugs ihrer allgemeinen Sorgfaltspflicht und der beruflichen Übung (§ 4 RheinSchPolVO 1954; § 1.04 RheinSchPolVO 1970) nicht hinreichend gerecht, wenn sie bei unsichtigem Wetter einen Uferwechsel an einer Stelle vornimmt, wo ein solcher für einen Gegenkommer unerwartet und damit regelmäßig auch gefährlich ist. Das gilt selbst dann, wenn die tatsächlichen Sichtverhältnisse die Fahrt ohne Radar nur noch in einer Richtung erlauben. Denn infolge der Ausbreitung der Radarschiffahrt und ihrer weitgehenden Unabhängigkeit von der optischen Sicht muß die Nichtradarfahrt bei jedem Wetter damit rechnen, daß gegenkommende, von ihr aber noch nicht wahrgenommene Radarfahrer im Revier sind, und dementsprechend ihr Verhalten einrichten.

b) Radarfahrer können Sichtzeichen anderer Fahrzeuge lediglich optisch wahrnehmen, da das Radargerät solche Zeichen nicht zeigen kann. Das kann vor allem dort, wo die tatsächlichen Sichtgegebenheiten allein eine Fortsetzung der Fahrt nicht mehr oder nur noch in einer Fahrtrichtung gestatten, zu erhöhten Gefahren bei Begegnungen zwischen Radarfahrern oder zwischen ihnen und Nichtradarfahrern führen. Insoweit ist allerdings auch zu beachten, daß alle Radarfahrzeuge seit 1. Oktober 1968 mit einer Sprechfunkanlage ausgerüstet sein müssen, die die Verständigung von Schiff zu Schiff gestattet und bei der Fahrt mit Radar ständig auf dem vorgeschriebenen Sprechweg auf Empfang geschaltet oder zum Senden von Mitteilungen benutzt werden muß, und außerdem die Radarbergfahrer

grundsätzlich verpflichtet sind, den Gegenkommern über Sprechfunk Standort und Fahrtrichtung des eigenen Fahrzeugs mitzuteilen sowie anzusagen, ob sie die blaue Flagge oder das weiße Blink- (Funkel-)licht zeigen oder nicht, worauf die Radartalfahrer den Radarbergfahrern über Sprechfunk den ihnen gewiesenen Weg zu bestätigen haben (§ 1 Nr. IV der - nach § 102 Nr. 3 RheinSchPolVO 1954 erlassenen - Bekanntmachung für die Rheinschiffahrt über die Fahrt mit Radar und bei unsichtigem Wetter vom 16. Juli 1968, VkB1. 1968, 373; § 6.33 Nr. 1 b; § 6.35 Nr. 3 RheinSchPolVO 1970). Die Möglichkeit für eine solche Kursverständigung besteht aber vielfach nicht bei Begegnungen zwischen Radarfahrern und Nichtradarfahrern, weil die letzteren nicht mit einer Sprechfunkanlage ausgerüstet sein müssen. Immerhin sorgt hier für eine gewisse Sicherheit die Vorschrift, daß Radartalfahrer ein besonderes Schallzeichen, das Dreitonzeichen, geben müssen, und daß andere Fahrzeuge, die dieses Zeichen hören, gehalten sind, in Ufernähe zu bleiben, oder wenn sie sich nicht in der Nähe eines Ufers befinden, insbesondere wenn sie gerade von einem Ufer zum anderen wechseln, das Fahrwasser so weit wie möglich freizumachen haben (§ 1 Nr. II Ziff. 1 und 3 der Bek. v. 16. Juli 1968; § 6.35 Nr. 2, § 6.36 RheinSchPolVO 1970). Daraus ergibt sich eine Einschränkung der Kursweisungsbefugnis der Bergfahrt dahin, daß sie den Radartalfahrer an der Seite vorbeifahren lassen muß, wo sich die größere Seite des Fahrwassers befindet (vgl. auch Wassermeyer, Der Kollisionsprozeß in der Binnenschiffahrt 4. Aufl. S. 329, 330). Das entbindet aber die Radartalfahrt nicht von der Pflicht, auch ihrerseits alles zu tun, um Kollisionen mit Gegenkommern zu vermeiden. Sie muß daher die Geschwindigkeit vermindern und, falls nötig, Bug zu Tal anhalten oder aufdrehen, sobald Standort oder Kurs des Gegenkommers eine Gefahrenlage verursachen können

(§ 1 Nr. II Ziff. 2 der Bek. v. 16. Juli 1968; § 6.35 Nr. 2 b RheinSchPolVO 1970). Dabei ist unter Kurs nicht lediglich die Lage und Fahrtrichtung des Gegenkommers bei seiner Wahrnehmung auf dem Radarschirm zu verstehen. Vielmehr ist auch zu beachten, welchen Weg dieser voraussichtlich nehmen wird. Deshalb kann der Radartalfahrer dort, wo die Bergfahrt wegen der Fahrwasserverhältnisse einen Übergang zu machen pflegt, erst dann sicher sein, daß ein Gegenkommer den Uferwechsel unterläßt, wenn es zwischen ihnen - sei es durch Schallzeichen oder auf andere Weise - zu einer Verständigung gekommen ist oder sich aus sonstigen Umständen eindeutig ergibt, daß der Gegenkommer auf der bisher eingehaltenen Seite bleiben wird. Stets muß der Radartalfahrer auch im Auge haben, daß Fahrzeuge, die sich nicht über Sprechfunk melden, möglicherweise ohne Radar fahren, und daß die Wahrnehmbarkeit des Dreitonzeichens im Nebel beeinträchtigt sein kann.

c) Beurteilt man den Streitfall anhand dieser Grundsätze, so ergibt sich folgendes:

aa) Nach dem vom Berufungsgericht erwähnten Fahrthinweis im Rheinatlas fährt die Bergfahrt von Strom-km 305,6 langsam das linke Ufer an. Das bedeutet jedoch nicht, wie das Berufungsgericht anscheinend meint, daß die Bergfahrt bereits wenige hundert Meter oberhalb von diesem Punkt das linke Ufer oder zumindest die linke Seite des Fahrwassers erreichen muß. Vielmehr besagt der Fahrthinweis lediglich, daß sie ab Strom-km 305,6 den Kurs nach linksrheinisch auf einen etwa 1000 m oberhalb (somit bei Strom-km 304,6) liegenden Uferpunkt richtet. Das

folgt aus der Erklärung der Worte "langsam anfahren" im Rheinatlas (S. II linke Spalte). Danach bedeuten sie: "Auf einen etwa 10 Hektometer (= 1000 m) entfernten Punkt zufahren". Verhält sich aber ein Fahrzeug ab Strom-km 305,6 in dieser Weise, so bleibt es etwa bis zum Scheitelpunkt des Diersheimer Grundes in dessen Nähe, da sich der Grund von seinem unteren Ende bei Strom-km 305,6 bis zu dem noch oberhalb von Strom-km 305,0 befindlichen Scheitelpunkt stetig vom (rechten) Ufer bis etwa zur Strommitte hin verbreitert. Zugleich nutzt es damit den Stromschatten des Grundes, was im allgemeinen die Bergfahrt ohnehin solange wie möglich versucht, weil dort die Strömung am schwächsten ist (vgl. Rheinatlas, S. XIII rechte Spalte). Wenn sich daher MS "Heike" erst im Bereich von Strom-km 305,0 von dem Diersheimer Grund löste und nunmehr wegen des Nebels rasch auf die linke Fahrwasserseite hinübergang, so vollzog es damit kein für einen Gegenkommer unerwartetes Manöver. Wegen dieser Fahrweise kann ihm daher - entgegen der Ansicht des Berufungsgerichts - kein Vorwurf gemacht werden.

bb) Anders verhält es sich hingegen insoweit, als MS "Heike" nach dem Hören eines Dreitonzeichens den Übergang zum linken Ufer fortgesetzt hat. Das Schiff hatte in diesem Augenblick die linke Fahrwasserseite noch nicht erreicht. Es hätte deshalb, wie das Berufungsgericht mit Recht angenommen hat, den Uferwechsel abbrechen und durch ein erneutes Beigehen an den rechtsrheinischen Grund das steuerbordseitige Fahrwasser so weit wie möglich freimachen müssen. Das wäre um so mehr geboten gewesen, als das dem Dreitonzeichen unmittelbar nachfolgende Schallzeichen "2 x kurz" anzeigte, daß der Radartalfahrer den "Kurs nach Backbord richtet" (§ 24 Nr. 1 c RheinSchPolVO 1954), sich demnach im linken Teil des etwa 90 m breiten Fahrwassers hielt.

cc) Da, wie die Ausführungen unter aa) ergeben, die Führung des TMS "Helena" nach der Fahrweise des Gegenkommers nicht sicher sein konnte, daß dieser auch über den Bereich von Strom-km 305,0 hinaus rechtsrheinisch bleiben werde, hätte sie die Fahrt nur dann fortsetzen dürfen, wenn sich hierfür auf Grund anderer Umstände ein sicherer Anhalt ergeben hätte. Das ist nicht der Fall. So konnte sich die Führung des TMS "Helena" nicht etwa darauf verlassen, daß der Gegenkommer mit Radar fahre, weil der Nebel aus ihrer Sicht (nach den Angaben der Besatzung des TMS "Helena" lag die tatsächliche Sichtweite zwischen 50 und 100 m) die Fahrt ohne Radar nicht erlaubte. Denn der Gegenkommer meldete sich nicht, wie es ein Radarfahrzeug hätte tun müssen, über Sprechfunk. Ferner konnte sie wegen des dichten Nebels nicht darauf vertrauen, daß der Gegenkommer die Schallzeichen ihres Fahrzeugs hörte (und sich sodann danach richtete), zumal sie selbst Erwiderungszeichen bis unmittelbar vor der Kollision nicht vernahm. Deshalb konnte sie nicht, wie das Berufungsgericht meint, erwarten, daß die Begegnung glatt vonstattengehen werde. Vielmehr hätte sie, die durch ihr Radargerät einen guten Überblick über das Revier hatte, TMS "Helena" ständig machen müssen, sobald feststand, daß eine rechtzeitige Kursverständigung mit dem Gegenkommer nicht möglich war. Das unterlassen zu haben, gereicht ihr zum Vorwurf.

11

III. Danach hängt die Entscheidung über die Klageforderung von der Schwere des beiderseits obwaltenden Verschuldens ab (§ 92 BinnSchG in der bis zum 5. September 1972 geltenden Fassung in Verbindung mit § 736 Abs. 1 HGB). Hierzu bedarf es weiterer Prüfung durch das Berufungsgericht, da es - von seinem Standpunkt aus zu Recht - die Frage offen gelassen hat, welche Sicht MS "Heike" tatsächlich hatte und ob es mit Rücksicht darauf, die Fahrt nicht mehr hätte fortsetzen dürfen. Die Sache war daher zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung an das Rheinschiffahrtsobergericht zurückzuverweisen.

Stempel

Dr. Bauer

Dr. Kellermann

Dr. Tidow

Bundschuh