

13

Nachschlagewerk: ja/
BGHZ: ja

RheinSchPVO (1954) § 38

Nimmt ein Bergfahrer einen Uferwechsel vor, so behält er auch während des Übergangs das Kursweisungsrecht nach § 38 Nr. 1 Satz 1 RheinSchPVO. Das gilt auch dann, wenn er dieses Manöver in harter Schräglage ausführt.

BGH, Urt. v. 26. Oktober 1970 - II ZR 125/69 - Rheinschiffahrtsober-
gericht Köln
Rheinschiffahrtsgericht
Duisburg-Ruhrort

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 125/69

URTEIL

Verkündet am

26. Oktober 1970
Heil,
Justizhauptsekretär
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

des S [REDACTED] H [REDACTED] a. G.,
H [REDACTED] ([REDACTED]), vertreten durch den ersten
Vorsitzenden, Herrn Ludwig B [REDACTED], N [REDACTED],

Klägers, Revisionsklägers und
Anschlußrevisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

1. die Firma Ernst W [REDACTED], S [REDACTED] und B [REDACTED],
D [REDACTED], K [REDACTED]straße [REDACTED],
2. den Schiffsführer Hans M [REDACTED] vom TMS "Ernst Weber",
zu laden bei der Beklagten zu 1,

Beklagten, Revisionsbeklagten und
Anschlußrevisionskläger,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

- 2 -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat
auf die mündliche Verhandlung vom 26. Oktober 1970
unter Mitwirkung der Bundesrichter Liesecke, Dr. Schulze,
Fleck, Stimpel und Dr. Bauer

für Recht erkannt:

Die Revision des Klägers und die Anschluß-
revision der Beklagten gegen das Urteil des
Rheinschiffahrtsobergerichts Köln vom 11. Juli 1969
werden mit der Maßgabe zurückgewiesen, daß der
Kläger 3/4 und die Beklagten - als Gesamtschuldner -
1/4 der Kosten des Berufungsverfahrens zu tragen
haben.

Von den Kosten des Revisionsrechtszuges fallen
dem Kläger 3/4, den Beklagten - als Gesamtschuldnern -
1/4 zur Last.

Von Rechts wegen

Tatbestand

Der Kläger hat MS "St. Michael" (80 m lang; 9,2 m
breit; 1.290 t; 800 PS) gegen die Gefahren der Schifffahrt
versichert. Die Beklagte zu 1 ist Eignerin des TMS "Ernst Weber"
(77 m lang; 8,2 m breit; 1.109 t; 500 PS). Der Beklagte zu 2
hat dieses Schiff am 21. November 1966 verantwortlich
geführt.

An dem genannten Tag fuhr MS "St. Michael", beladen
mit 1.230 t Feinkohle, gegen 14 Uhr aus der Ruhr in den
Rhein zu einer Talreise. Etwa zur gleichen Zeit verließ



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



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

TMS "Ernst Weber" mit einer Ladung von 1.099 t Heizöl den unmittelbar unterhalb der Ruhrmündung in den Rhein führenden Duisburg-Ruhrorter Hafenkanal zu einer Bergfahrt. Zwischen beiden Schiffen kam es auf dem Rhein in Höhe von km 780,3 dadurch zu einem Zusammenstoß, daß MS "St. Michael" mit seinem Steven gegen die Backbordseite (Raum 3) des TMS "Ernst Weber" geriet. Beide Schiffe wurden erheblich beschädigt.

Der Kläger verlangt von den Beklagten -aus abgetretenem und übergegangenem Recht- Ersatz des auf 32.450,20 DM bezifferten Unfallschadens des Eigners von MS "St. Michael". Er wirft dem Beklagten zu 2 in erster Linie vor, er habe mit TMS "Ernst Weber" den Hafenkanal verlassen, ohne hierbei Rücksicht auf das bereits auf dem Rhein befindliche, mit Schrägkurs zum linken Ufer fahrende MS "St. Michael" zu nehmen. Anstatt sein Schiff nach der Ausfahrt aus dem Hafenkanal rechtsrheinisch zu halten, habe er eine Querfahrt zur linken Stromseite ausgeführt. Dort sei es mit dem "fast schon ganz talwärts gerichteten" MS "St. Michael" zu dem Zusammenstoß gekommen.

Die Beklagten haben Klagabweisung beantragt. Nach ihrem Vorbringen ist TMS "Ernst Weber" bereits auf dem Rhein mit Steuerbordkurs zu Berg gefahren, als MS "St. Michael" die Ruhr verlassen habe. Das Schiff habe die blaue Seitenflagge gezeigt und von TMS "Ernst Weber" eine Steuerbordbegegnung erzwingen wollen.

Die Beklagte zu 1 hat TMS "Ernst Weber" in Kenntnis der Klageforderung zu neuen Reisen ausgesandt.

Das Rheinschifffahrtsgericht hat die Klage abgewiesen. Das Rheinschiffahrtsobergericht hat den Klageanspruch -unter Abweisung des weitergehenden Begehrens- dem Grunde nach zu einem Viertel für gerechtfertigt erklärt. Mit der Revision verfolgt der Kläger den abgewiesenen Teil der Klage weiter. Die Beklagten erstreben im Wege der Anschlußrevision die Wiederherstellung des erstinstanzlichen Urteils.

Entscheidungsgründe

I. 1. Das Berufungsgericht hat zum Unfallhergang festgestellt:

TMS "Ernst Weber" habe im stillen Wasser des Hafenkanales über Backbord gedreht, bis es nahezu gestreckt zur Stromrichtung des Rheines gelegen habe. Das Schiff sei sodann mit leichtem Steuerbordkurs zu Berg gefahren. Hierbei habe es einen Seitenabstand von etwa 40 bis 50 m zu dem zwischen der Kanalausfahrt und der Ruhrmündung (etwa von Rhein-km 780 bis 780,3) gelegenen Molenkopf (bei km 780,3) gewonnen. In dessen Höhe habe das Schiff eine Überquerung des Stromes mit Richtung zum linken Ufer eingeleitet. Zu diesem Zeitpunkt habe sich MS "St. Michael" noch etwa 50 bis 100 m vom Rhein entfernt befunden. Dieses Schiff habe mindestens einmal Ausfahrtsignal (3 x lang, 1 x kurz) gegeben und spätestens beim Verlassen der Ruhr die blaue Seitenflagge gezeigt. Es sei mit 3/4 der verfügbaren Maschinenkraft gefahren, sein Kurs sei in die linke Fahrwasserhälfte des Rheines gerichtet gewesen. Das Schiff habe auf dem Strom mit dem Typhon ein Backbordkurszeichen gegeben. TMS "Ernst Weber" habe mit einem Steuerbordkurszeichen erwidert. Beide Schiffe hätten durch Zurückschlagen, MS "St. Michael" außerdem durch Ankersetzen versucht, den Zusammenstoß zu vermeiden. Dies sei nicht gelungen.

2. Die Revision greift diese Feststellungen mit zahlreichen Verfahrensrügen an. Sie vermag jedoch keinen entscheidungserheblichen Fehler des Berufungsgerichts aufzuzeigen. Einer Begründung bedarf es insoweit nach Art. I Nr. 4 des Gesetzes zur Entlastung des Bundesgerichtshofes in Zivilsachen vom 15. August 1969 nicht.

II. 1. Das Berufungsgericht meint, die Ausfahrt des TMS "Ernst Weber" aus dem Hafenkanal sei zulässig gewesen. Dem ist zuzustimmen. Das Schiff durfte den Hafenkanal verlassen, weil nach der vom Berufungsgericht festgestellten Lage im Revier kein anderes Fahrzeug durch die Ausfahrt gezwungen war, unvermittelt die Geschwindigkeit zu vermindern oder den Kurs zu ändern (§ 50 Nr. 3 Satz 1 RheinSchPV (1954)).

2. Das Berufungsgericht ist weiter der Auffassung, TMS "Ernst Weber" habe die -zulässige- Ausfahrt nautisch einwandfrei vollzogen. Dieser Auffassung ist ebenfalls beizupflichten. Wie der Senat bereits mehrfach ausgeführt hat, muß ein Fahrzeug, das im Anschluß an die Ausfahrt aus dem Hafenkanal zu Berg fahren will, den Hafenkanal so verlassen, daß es in gestreckter Lage in ausreichender Entfernung von dem Molenkopf auf den Rhein kommt, um rechtzeitig den Überblick nach Oberstrom zu erlangen (BGH VersR 1965, 513, 514; 1146, 1147; vgl. auch BGH VersR 1966, 682, 683). Diese Regel hat TMS "Ernst Weber" beachtet. Die gegenteiligen Darlegungen der Revision berücksichtigen einmal nicht die Feststellung des Berufungsgerichts, TMS "Ernst Weber" habe beim Verlassen des Hafenkanales nahezu gestreckt gelegen, das Schiff sei sodann mit leichtem Steuerbordkurs zu Berg gefahren und habe hierbei einen Seitenabstand von etwa 40 bis 50 m zu dem Molenkopf gewonnen. Sie lassen zum anderen außer Betracht, daß ein Überqueren des Stromes, das, wie

vorliegend, erst nach Verlassen des Hafenkana-
anschließendem Übergang zur Bergfahrt erfolgt ist,
neues, selbständig zu beurteilendes Manöver darstellt,
das im allgemeinen nichts darüber besagt, ob die voran-
gegangene Fahrweise nautisch fehlerhaft oder einwandfrei
war.

3. Nach den weiteren Ausführungen des Berufungs-
gerichts verstieß TMS "Ernst Weber" durch das Überqueren
des Stromes nicht gegen §§ 4, 38 und 49 RheinSchPVO (1954).
Das Berufungsgericht wirft dem Schiff aber vor, dieses
Manöver nicht rechtzeitig durch ein Steuerbordkurszeichen
angekündigt zu haben.

Im Ergebnis ist dem Berufungsgericht dahin
beizutreten, daß das Überqueren des Stromes durch
TMS "Ernst Weber" zulässig war, die Führung des Schiffes
aber insoweit nautisch fehlerhaft gehandelt hat, als sie
das Schallzeichen 1 x kurz nicht bereits vor der Ausfahrt
des MS "St. Michael" aus der Ruhr gegeben hat.

a) Nach § 50 Nr. 3 Satz 1 RheinSchPVO (1954) ist die
durchgehende Schifffahrt gehalten, die Ausfahrt eines
Schiffes aus einem Hafen, einer Fluß- oder Kanalmündung
durch zumutbare, d. h. ihre Fahrt nicht wesentlich be-
hindernde Manöver (BGH VersR 1970, 34; Kahlitz, Das Recht
der Binnenschifffahrt Bd. II Anm. 4 zu § 47 und zu § 50
RheinSchPVO), zu unterstützen. Die Bergfahrt ist außerdem
nach § 38 Nr. 1 RheinSchPVO (1954) verpflichtet, dem
Ausfahrenden eine Kursweisung zu geben und ihm einen
geeigneten Begegnungsweg freizulassen, sofern nach den
Umständen (Kurszeichen nach § 50 Nr. 2 RheinSchPVO (1954),
tatsächlicher Kurs oder Geschwindigkeit des Ausfahrenden)
damit zu rechnen ist, daß es zwischen dem Ausfahrenden
und der Bergfahrt zu einer Begegnung auf dem Strom kommen
wird (BGH VersR 1969, 846, 847).

Gegen diese Pflichten hat TMS "Ernst Weber" nicht verstoßen. Das Schiff war von dem Zeitpunkt an, von welchem es den Hafenkanal verlassen hatte und auf dem Rhein mit leichtem Steuerbordkurs zu Berg fuhr, Bergfahrer. Es hatte die blaue Seitenflagge nicht beigesetzt. Es wies damit der Talfahrt den Weg für eine Backbordbegegnung (§ 38 Nr. 2 RheinSchPVO (1954)). Die Kursweisung galt auch für MS "St. Michael", dessen erhebliche Geschwindigkeit erkennen ließ, daß es die Ruhr vor der Vorbeifahrt des TMS "Ernst Weber" verlassen wollte, und das durch das Schallzeichen 3 x lang, 1 x kurz angekündigt hatte, es werde den Kurs nach der Ausfahrt nach Steuerbord, mithin zu Tal richten (§ 50 Nr. 2 RheinSchPVO (1954)) und nicht, wie es stattdessen geschah, den Strom überqueren. Bei Befolgung der Kursweisung des Bergfahrers konnte nach den rechtsfehlerfreien Erwägungen des Berufungsgerichts MS "St. Michael" ohne Gefahr die Ruhr verlassen und an der Backbordseite des Bergfahrers vorbeifahren. Die gegenteiligen Darlegungen der Revision übersehen, daß zwischen dem Molenkopf und der Backbordseite des Bergfahrers bereits eine Durchfahrtbreite von etwa 40 bis 50 m vorhanden war, als das - nach den Angaben seines Schiffsführers überdies am linken (oberen) Ufer der Ruhr ausfahrende MS "St. Michael" noch etwa 50 bis 100 m vom Rhein entfernt war.

b) TMS "Ernst Weber" hat das Kursweisungsrecht nach § 38 Nr. 1 Satz 1 RheinSchPVO (1954) nicht dadurch verloren, daß es den Strom überqueren wollte und dieses Manöver teilweise (bis zum Zusammenstoß) ausgeführt hat.

Sind, wie hier auf dem Rhein, keine bestimmten Begegnungskurse vorgeschrieben, stehen demnach Backbord- und Steuerbordbegegnung gleichberechtigt nebeneinander,

so liegt es auf der Hand, daß es leicht zu Mißverständnissen über den Begegnungskurs kommen kann, wenn nicht einem der Begegnenden die Befugnis eingeräumt wird, den Begegnungskurs verbindlich festzulegen. Um derartige Mißverständnisse zu vermeiden, wurde bei der Neufassung der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung im Jahre 1954 durch die Vorschrift des § 38 Nr. 1 Satz 1 das Kursweisungsrecht des Bergfahrsers eingeführt (vgl. auch Wassermeyer, Der Kollisionsprozeß, 3. Aufl. S. 183).

Die genannte Vorschrift könnte aber ihren Zweck, nämlich Klarheit über den Begegnungskurs zu schaffen, nur unvollständig erreichen, wenn das Kursweisungsrecht des Bergfahrsers während eines Uferwechsels deshalb -vorübergehend- entfielen, weil er bei diesem Manöver den Strom ganz oder teilweise überqueren muß, einem Quersahrsers das Kursweisungsrecht des Bergfahrsers aber nicht zusteht (BGH VersR 1960, 535, 536). Insbesondere würde ein derartiger Wegfall des Kursweisungsrechts des Bergfahrsers bei denjenigen Talfahrsers zu erheblichen Unsicherheiten über den Begegnungskurs führen, deren Kurse der Bergfahrsers während des Übergangs schneidet oder die sich in dem Teil des Stromes befinden, den der Bergfahrsers anhält. Im Interesse der Sicherheit des durchgehenden Verkehrs hat deshalb der Senat mehrfach ausgesprochen, daß der Bergfahrsers, der in Schrägfahrt einen Uferwechsel vornimmt, das Kursweisungsrecht nach § 38 Nr. 1 Satz 1 RheinSchPVO (1954) behält (BGH VersR 1965, 354; 1969, 321, 322).

Dieser Grundsatz ist auch im Streitfall anzuwenden. Daran ändert entgegen den Ausführungen der Revision nichts der Umstand, daß TMS "Ernst Weber" den Strom nicht in "normaler" Schrägfahrt überquert, sondern den Übergang

-nach dem insoweit übereinstimmenden Vorbringen der Parteien im Berufungsrechtszug- im "spitzen Winkel", mithin in harter Schrägfahrt, vollzogen hat. Will man nämlich dem Zweck der Vorschrift des § 38 Nr. 1 Satz 1 RheinSchPVO (1954) gerecht werden, so kann es für das Kursweisungsrecht des Bergfahrrers keinen Unterschied machen, in welchem Winkel zur Längsachse des Stromes er eine Schrägfahrt ausführt. Bei der bekannten Schwierigkeit, den Winkel zwischen der Längsachse eines im Übergang befindlichen Schiffes und der Längsachse des Stromes einigermaßen genau zu schätzen, würde jede Abhängigkeit des Kursweisungsrechts des Bergfahrrers von diesem Winkel zu erheblichen Unklarheiten über den von der Talfahrt einzuschlagenden Kurs führen. Im Interesse klarer Weisungsbefugnisse des Bergfahrrers ist es deshalb geboten, dem Bergfahrrer das Kursweisungsrecht unabhängig davon zu belassen, in welchem Winkel zur Längsachse des Stromes er eine Schrägfahrt ausführt. Das allein entspricht auch den Gepflogenheiten der Praxis (Wassermeyer S. 240, 241).

Der Revision ist zuzugeben, daß es für einen Talfahrer insbesondere in den Fällen, in denen ein Fahrzeug in Bergschräglage vor ihm auftaucht, schwierig sein kann zu erkennen, ob er einen -weisungsberechtigten- Bergfahrrer oder einen -nicht weisungsberechtigten- Querfahrrer vor sich hat. Diese Schwierigkeit kann jedoch nicht dazu führen, allgemein oder jedenfalls für derartige Fälle von der Regel abzugehen, daß der einen Uferwechsel vornehmende Bergfahrrer das Kursweisungsrecht unabhängig davon behält, in welchem Winkel er die Schrägfahrt ausführt. Vielmehr ist es in einer solchen Lage Sache der beteiligten Schiffsführer, durch erhöhte Aufmerksamkeit, durch besonders vorsichtiges Navigieren und, sofern erforderlich, durch Achtung- und Kurszeichen die schwierige Situation zu meistern.

13

Daß es schließlich für das Bestehen des Kursweisungsrechts eines einen Uferwechsel vornehmenden Bergfahrrers ohne Bedeutung ist, ob er während dieses Manövers deutlich, kaum oder, wie im Streitfall, nicht an Höhe gewinnt, zeigt bereits die Erwägung, daß die Lage im Revier einen Bergfahrer nötigen kann, den Übergang ohne gleichzeitiges Vorankommen durchzuführen, oder daß die Strömungsverhältnisse ein Vorankommen während dieses Manövers nicht zulassen. Bei der nunmehr erfolgten Neufassung der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung wurde klargestellt, daß Fahrzeuge, die sich Bug zu Berg mit im Vorwärtsgang laufender Maschine z u T a l bewegen, nicht als treibende Fahrzeuge, sondern als Bergfahrer gelten (§ 6.19 Nr. 3 RheinSchPVO (1970)). Auch dies verdeutlicht, daß bei der Beurteilung der Frage, ob einem Bergfahrer das Kursweisungsrecht zusteht, nicht auf sein Vorankommen im Strom abzustellen ist.

Verblieb aber das Kursweisungsrecht nach § 38 Nr. 1 Satz 1 RheinSchPVO (1954) bei TMS "Ernst Weber" auch während des Übergangs in die linke Fahrwasserhälfte, so ist dieses Manöver schon deshalb nicht zu beanstanden, weil es im Rahmen der Kursweisung dieses Schiffes lag, überdies hierdurch der Raum für die MS "St. Michael" gewiesene Backbordbegegnung weiter vergrößert wurde.

c) Das Berufungsgericht hat das Überqueren des Stromes durch TMS "Ernst Weber" anhand der Vorschrift des § 49 Nr. 1 RheinSchPVO (1954) geprüft und hierbei auch den Fall im Auge gehabt, daß TMS "Ernst Weber" den Übergang nicht in einem "spitzen, sondern in einem rechten Winkel" gemacht hat. Dabei bezeichnet das Berufungsgericht mit den Worten "in einem rechten Winkel" ersichtlich eine Lage, bei der der Kopf des Schiffes während des Übergangs -im Gegensatz zur Schrägfahrt- nicht mehr gegen die Strömung gerichtet war. Auf diesen Punkt

einzuweichen, ist aber nicht erforderlich, weil nach dem Übereinstimmenden schriftsätzlichen Vorbringen der Parteien im Berufungsrechtszug der Uferwechsel durch den Bergfahrer in einem "spitzen" (mithin nicht in einem "rechten") Winkel zur Längsachse des Stromes erfolgt ist und sich weder der Niederschrift über die Berufungsverhandlung noch dem angefochtenen Urteil entnehmen läßt, daß eine der Parteien ihr schriftsätzliches Vorbringen in der Berufungsverhandlung geändert hat.

d) Hält ein Talfahrer einen Kurs ein, der der Kursweisung des Bergfahrers zuwiderläuft, so steht zu befürchten, daß die Kursweisung von dem Talfahrer entweder nicht bemerkt oder nicht verstanden worden ist (BGH VersR 1962, 320, 321). In einem solchen Falle ist der Bergfahrer aber nach § 38 Nr. 4 RheinSchPVO (1954) gehalten, zusätzlich bestimmte Schallzeichen zu geben. Gegen diese Pflicht hat TMS "Ernst Weber" verstoßen.

Die Kursweisung des TMS "Ernst Weber" nach § 38 Nr. 2 RheinSchPVO (1954) galt, wie oben unter a) ausgeführt wurde, auch MS "St. Michael". Dieses Schiff hielt jedoch bei seiner -überdies mit erheblicher Geschwindigkeit erfolgenden- Annäherung an die Mündungslinie der Ruhr einen Kurs ein, der in die linke Hälfte des Fahrwassers gerichtet war und damit der Kursweisung des Bergfahrers widersprach. Das ließ aber befürchten, daß MS "St. Michael" die Kursweisung des Bergfahrers nicht bemerkt oder nicht verstanden hatte. TMS "Ernst Weber" hätte demnach bereits vor der Ausfahrt des MS "St. Michael" aus der Ruhr das nach § 38 Nr. 4 RheinSchPVO (1954) zusätzlich vorgesehene Schallzeichen geben und damit den Ausfahrer zu einem Zeitpunkt auf die Kursweisung nach § 38 Nr. 2 RheinSchPVO (1954) aufmerksam machen müssen, als er die Weisung noch ohne weiteres hätte befolgen können. Daß dies unterblieb, ist der Führung des TMS "Ernst Weber" vorzuwerfen.

Aus dieser Sicht gehen alle Angriffe der Anschlußrevision ins Leere.

III. MS "St. Michael" hat mit erheblicher Geschwindigkeit die Ruhr verlassen. Das Schiff hat dabei einen Kurs eingehalten, der seiner eigenen Kursankündigung widersprach und die Kursweisung des TMS "Ernst Weber" mißachtete. Trotz des von dem Bergfahrer bereits eingeleiteten Uferwechsels hat MS "St. Michael" versucht, ebenfalls in die linke Fahrwasserhälfte überzuwechseln und dort an der Steuerbordseite des TMS "Ernst Weber" vorbeizufahren. Spätestens bei der Ausfahrt aus der Ruhr hat MS "St. Michael" die blaue Flagge gesetzt, obwohl es hierzu nach der Kursweisung des Bergfahrers nicht befugt war. Damit hat die Führung des MS "St. Michael", wie das Berufungsgericht zutreffend ausgeführt hat, in grober Weise gegen § 39 Nr. 1, § 49 Nr. 1 und § 50 Nr. 3 Satz 1 RheinSchPVO (1954) verstoßen.

IV. Die im Streitfall nach § 92 BSchG, § 736 Abs. 1 HGB und § 254 BGB vorzunehmende Schadensteilung steht im pflichtmäßigen Ermessen des Tatrichters. Dafür, daß dieser die Grenzen seines Ermessens überschritten hat oder wesentliche Gesichtspunkte außer acht gelassen hätte, bestehen entgegen dem Vorbringen der Revision keine Anhaltspunkte.

V. Das Berufungsgericht hat die Entscheidung über die Kosten des Berufungsverfahrens dem Rheinschiffahrtgericht überlassen, das noch über den Betrag des Klageanspruchs zu befinden hat. Das war unzulässig (BGHZ 20, 397; vgl. auch BGH VersR 1970, 638). Die Entscheidung war daher nachzuholen.

Liesecke

Bundesrichter Dr. Schulze
ist erkrankt und kann
daher nicht unterschreiben
Liesecke

Fleck

Stempel

Dr. Bauer