

✓ Nachschlagewerk: ja
BGHZ: nein

LS

BinnenschiffahrtsstraßenO § 5

Ein regelwidriges Verhalten ist nach § 5 BinnenschiffahrtsstraßenO nur dann zulässig (und geboten), wenn die Notwendigkeit hierzu völlig klar ist.

BGH, Urt. v. 10. Dezember 1970 - II ZR 137/68 - Schifffahrtsobergericht Karlsruhe
Schifffahrtsgericht I Mannheim

L2

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 137/68

URTEIL

Verkündet am

10. Dezember 1970

Heil,

Justizhauptsekretär

als Urkundsbeamter

der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der Compagnie d'A [REDACTED] G [REDACTED] "de P [REDACTED]" S. A.,

Klägerin und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

gegen

Theodor K [REDACTED], N [REDACTED], W [REDACTED],

Beklagter und Revisionsbeklagter,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

23

- 2 -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat
auf die mündliche Verhandlung vom 10. Dezember 1970
unter Mitwirkung der Bundesrichter Liesecke, Dr. Schulze,
Fleck, Dr. Bauer und Dr. Kellermann

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Klägerin wird
das Urteil des Schiffahrtsobergerichts
Karlsruhe vom 13. August 1968 aufge-
hoben und die Sache zur anderweiten
Verhandlung und Entscheidung an das
Schiffahrtsobergericht zurückverwiesen,
dem auch die Entscheidung über die
Kosten der Revision übertragen wird.

Von Rechts wegen

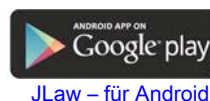
Tatbestand:

Am 27. Juni 1964 stießen bei Neckar-km 52,8 bis
52,9 das bei der Klägerin versicherte MS "Jocapi"
(38,6 m lang; 5,07 m breit; 336 t; 160 PS) und der
im Eigentum des Beklagten stehende, von ihm verant-
wortlich geführte Schubverband "Fietje" (101 m lang;
5,63 m breit; 520 t; 2 x 200 PS) zusammen. MS "Jocapi"
kam mit einer Ladung von 151 t Zinkschlamm zu Tal.
Das Schiff wollte die etwa von km 52,9 bis km 52,6
reichende starke Linksbiegung des Neckars in der
rechten Fahrwasserhälfte durchfahren und wählte dieser
Absicht entsprechend seinen Kurs. In der Nähe des

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



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



rechten Ufers stieß es mit dem Schubverband zusammen. Dieser befand sich mit einer Ladung von 520 t Kies auf Bergfahrt und durchfuhr die Flußbiegung in der rechten Fahrwasserhälfte. Durch den Zusammenstoß wurden MS "Jocapi" und der vordere Schubleichter des Schubverbandes beschädigt.

Die Klägerin fordert von dem Beklagten - aus abgetretenem und übergegangenem Recht - Ersatz des Unfallschadens des Talfahrers. Dessen Höhe beziffert sie auf 27.711,60 DM. Sie behauptet, zu dem Schiffsunfall sei es im wesentlichen deshalb gekommen, weil der Schubverband dem Talfahrer nicht die tiefe Seite des Fahrwassers (Grube) überlassen, dem Talfahrer aber auch nicht erkennbar den Weg für eine Steuerbordbegegnung gewiesen habe.

Der Beklagte hält die Klage für unbegründet. Nach seinem Vorbringen wurde der Zusammenstoß dadurch verursacht, daß MS "Jocapi" die - durch Zeigen der blauen Seitenflagge und mehrfache Schallzeichen erteilte - Weisung des Schubverbandes, an seiner Steuerbordseite vorbeizufahren, mißachtet habe.

Beide Vorinstanzen haben die Klage abgewiesen. Mit der Revision verfolgt die Klägerin die Klageforderung weiter. Der Beklagte beantragt, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

I. Das Berufungsgericht hat - ohne Verfahrensverstoß - folgende Feststellungen zum Unfallhergang getroffen:

Der Schubverband sei beim Insichtkommen des MS "Jocapi" etwa in Höhe von km 52,5 gefahren. Zu diesem Zeitpunkt habe sich der Talfahrer noch oberhalb von km 53 befunden. Der Schubverband habe den Talfahrer an seiner Steuerbordseite vorbeifahren lassen wollen. Er habe deshalb die blaue Seitenflagge gezeigt und den Kurs allmählich in die rechte Fahrwasserhälfte verlegt. Auf dem Talfahrer habe man weder das Sichtzeichen des Schubverbandes gesehen noch das mehrfach von dem Schubverband wegen des Kollisionskurses des MS "Jocapi" gegebene Schallzeichen 2 x kurz gehört. Infolgedessen habe der Talfahrer an der Backbordseite des Schubverbandes vorbeifahren wollen. Um einen Zusammenstoß zu verhindern, habe der Schubverband im letzten Augenblick noch versucht, nach Steuerbord auszuweichen (das Berufungsgericht spricht zwar von einem Ausweichen nach Backbord - S. 7 unten des Urteils -, meint ersichtlich aber ein Ausweichen nach Steuerbord; ebenso verwendet es bei den Ausführungen über den Kurs des Schubverbandes - S. 6 oben des Urteils - offensichtlich nur aus Versehen das Wort "Steuerbordkurs" anstelle des Wortes "Backbordkurs"). Durch die Kursänderung habe der Schubverband aber lediglich noch einen Zusammenstoß Kopf auf Kopf vermeiden können.

II. Das Berufungsgericht verneint jedes unfallursächliche Verschulden der Führung des Schubverbandes. Hierzu hat es ausgeführt:

Es sei nautisch richtig gewesen, daß der Schubverband dem Talfahrer den Weg für eine Steuerbordbegegnung gewiesen habe. Im Falle einer Backbordbegegnung habe nämlich die Gefahr bestanden, daß der 101 m lange Schubverband mit seinem hinteren Teil den Talfahrer gegen das rechte Ufer abdrängen und dieser sodann infolge des starken Falles in den Hang nur noch mit Mühe unbeschädigt durch die starke Flußbiegung kommen werde. Entgegen dem Vorbringen der Klägerin treffe es auch nicht zu, daß die blaue Seitenflagge des Schubverbandes nicht zu sehen gewesen sei. Die Flagge sei an dem verhältnismäßig hoch stehenden Steuerhaus des Schubbootes ordnungsgemäß angebracht gewesen. Dem Schubverband könne auch nicht, wie die Klägerin weiter meint, angelastet werden, daß der Sonnenstand zur Unfallzeit die Sicht nach Unterstrom beeinträchtigt habe. Einer derartigen Sichtbehinderung habe man seitens des Talfahrers durch den Gebrauch eines Fernglases oder das Aufstellen eines Ausgucks begegnen müssen. Zudem habe der Talfahrer zur besonders genauen Beobachtung und sicheren Feststellung der Kursweisung des Schubverbandes auch deshalb Anlaß gehabt, weil aus dem Kurs des Verbandes zu ersehen gewesen sei, daß er die rechte Flußseite für sich in Anspruch nehmen, mithin den Talfahrer an seiner Steuerbordseite vorbeifahren lassen wolle. Schließlich könne der Führung des Schubverbandes nicht vorgeworfen werden, sie habe es unterlassen, den Zusammenstoß durch eine rechtzeitige Kursänderung nach Steuerbord oder durch eine rechtzeitige Fahrtverminderung oder -unterbrechung zu verhindern. Ein solcher Vorwurf scheitere bereits

daran, daß "den Zeugenaussagen nicht habe entnommen werden können, in welchem Zeitpunkt die Führung des Schubverbandes aus der Fahrweise des Talfahrers mit Sicherheit" das Nichtbefolgen ihrer Kursweisung habe erkennen können. Überdies wäre ein schneller Kurswechsel mit dem über 100 m langen und in Ufernähe fahrenden Schubverband praktisch kaum möglich gewesen, zumal die Schubeinheit, wenn sie durch eine Kursänderung in Schräglage gekommen wäre, dem Talfahrer den Weg versperrt und somit erst recht eine Kollision herbeigeführt hätte.

Diese Ausführungen halten nicht in allen Punkten den Angriffen der Revision stand.

1. Nach § 38 Nr. 1 Satz 2 BSchSO müssen Bergfahrer den Talfahrern beim Begegnen unter Berücksichtigung der örtlichen Umstände und des übrigen Verkehrs einen geeigneten Weg freilassen. Nach § 38 Nr. 1 Abs. 2 BSchSO sind sie auf Flüssen gehalten, den Talfahrern nach Möglichkeit die tiefe Seite des Fahrwassers (Grube) zu überlassen und ihre Fahrt zu diesem Zweck erforderlichenfalls zu verlangsamen oder einzustellen. Daß die Führung des Schubverbandes die Vorschrift des § 38 Nr. 1 Satz 2 BSchSO beachtet hat, hat das Berufungsgericht zutreffend dargelegt. Hingegen ist es nicht ausdrücklich auf das Vorbringen der Klägerin eingegangen, die Führung des Schubverbandes habe dem Talfahrer nicht die tiefe Seite des Fahrwassers überlassen, mithin gegen § 38 Nr. 1 Abs. 2 BSchSO verstoßen. Hierzu bestand für das Berufungsgericht kein Anlaß, nachdem das Schiffahrtsgericht einen derartigen Verstoß aus tatsächlichen Gründen verneint und die Klägerin

im Berufungsrechtszug keine Gesichtspunkte vorgetragen hat, die ihre gegenteilige Auffassung hätten stützen können. In dieser Richtung erhebt die Revision auch keine Angriffe.

2. Bergfahrer, die Talfahrer an Steuerbord vorbeifahren lassen wollen, müssen bei Tag rechtzeitig nach Steuerbord eine hellblaue Flagge zeigen, und zwar am Ende einer Stange, die so lang ist, daß die Flagge von vorn und möglichst auch von hinten deutlich sichtbar ist (§ 38 Nr. 3 a BSchSO). Diese Vorschrift hat die Führung des Schubverbandes nicht verletzt, wie das Berufungsgericht an Hand mehrerer fotografischer Aufnahmen, die den Schubverband mit gesetzter blauer Seitenflagge zeigen, ohne Rechtsfehler dargelegt hat.

Bei der Beurteilung der Frage, ob die von einem Bergfahrer gezeigte blaue Seitenflagge ordnungsgemäß gesetzt ist, kann nicht, wie die Revision anscheinend meint, darauf abgestellt werden, ob die Flagge für einen Talfahrer in einer bestimmten Lage gut, schwer oder überhaupt nicht zu sehen ist. Das würde nicht nur zu einer erheblichen Unsicherheit für den Verkehr führen, sondern auch der Vorschrift des § 38 Nr. 3 a BSchSO zuwiderlaufen. Die genannte Vorschrift geht erkennbar davon aus, daß bei der Beurteilung der vorerwähnten Frage von der Sicht solcher Fahrzeuge auszugehen ist, die einen ungehinderten Blick auf den Bergfahrer haben, und sie will sicherstellen, daß in einem derartigen Falle die Erkennbarkeit der blauen Seitenflagge des Bergfahrers nicht (oder möglichst nicht) durch dessen Aufbauten oder hochragende Teile seiner Ladung beeinträchtigt wird.

Entgegen der Auffassung der Revision ist es deshalb aus Rechtsgründen nicht zu beanstanden, wenn das Berufungsgericht für die Beurteilung der Zeichengebung des Schubverbandes mehrere Fotografien herangezogen hat, welche der Schiffsführer des MS "Jocapi" etwa eine Stunde nach der Kollision bei ungehinderter Sicht von dem Schubverband aufgenommen hat, wobei das Schubboot auf seinen Wunsch nochmals die blaue Seitenflagge zeigte. Zwar können die Fotografien, wie der Revision zuzugeben ist, nichts über eine etwaige Sichtbehinderung des Talfahrers zur Unfallzeit aussagen. Auf diesen Punkt kommt es aber für die Beurteilung der Frage eines Verstoßes der Führung des Schubverbandes gegen § 38 Nr. 3 a BSchSO, wie dargelegt, nicht an. Ebenso ins Leere geht die weitere, von der Revision auch in diesem Zusammenhang erhobene Rüge, das Berufungsgericht habe sich mit den Ausführungen im Bericht der Wasserschutzpolizei vom 2. Juli 1964 befassen müssen, wonach für den Talfahrer die blaue Seitenflagge des Schubverbandes nicht erkennbar gewesen sei, weil das hohe, stark bewachsene rechte Flußufer einen dunklen Hintergrund gebildet und dadurch die Sicht auf den Schubverband beeinträchtigt habe, und weil außerdem die ruhig hängende blaue Seitenflagge infolge der Krümmung des Flusses zunächst lediglich mit ihrer Schmalseite zu dem Talfahrer gezeigt habe.

3. Eine andere Frage ist es hingegen, ob im Falle einer Behinderung der Sicht des Talfahrers auf die blaue Seitenflagge die Führung des Schubverbandes nach §§ 4, 38 Nr. 4 BSchSO gehalten war, durch einen klaren Backbordkurs oder durch die Abgabe des Schallzeichens 2 x kurz den Talfahrer auf die Kursweisung aufmerksam zu machen.

Da nach den Feststellungen des Berufungsgerichts der Schubverband nach dem Zeigen der blauen Seitenflagge den Kurs in die rechte Fahrwasserhälte gerichtet und mehrmals das Schallzeichen 2 x kurz gegeben hat, liegt insoweit ein nautisches Fehlverhalten der Führung des Schubverbandes nicht vor. Deshalb bedarf es an dieser Stelle keiner Nachprüfung der Ausführungen des Berufungsgerichts zu der Frage, ob und in welchem Umfang die Sicht des Talfahrers nach Unterstrom behindert und ob die Behinderung für die Führung des Schubverbandes erkennbar war.

4. Nach § 37 Nr. 3 BSchSO dürfen Fahrzeuge beim Begegnen ihren Kurs nicht ändern, nachdem dieser nach den §§ 38 bis 40 festgelegt ist. Die Festlegung des Kurses erfolgt, sieht man von den hier nicht interessierenden Sonderfällen des § 40 BSchSO ab, durch die Kursweisung des Bergfahrers. Hingegen ist zur Festlegung des Begegnungskurses keine Kursverständigung zwischen den begegnenden Fahrzeugen erforderlich. Dies folgt eindeutig aus dem Kursweisungsrecht des Bergfahrers (§ 38 Nr. 1 Satz 1 BSchSO) und der unbedingten Pflicht des Talfahrers, die Weisung des Bergfahrers zu befolgen (§ 39 Nr. 1 BSchSO). Der Revision kann deshalb nicht zugestimmt werden, wenn sie meint, im Streitfall habe keine Klarheit für den Begegnungskurs vorgelegen, weil es an einer Bestätigung der Kursweisung des Schubverbandes durch den Talfahrer gefehlt habe.

5. Der Revision kann auch insoweit nicht gefolgt werden, als sie ausführt, ein Abweichen des Schubverbandes von dem festgelegten Begegnungskurs sei jedenfalls nach § 5 BSchSO geboten gewesen.

Bei der genannten Vorschrift handelt es sich um eine Ausnahmebestimmung, die im Interesse der Verkehrssicherheit eng auszulegen ist und nur in außergewöhnlichen Fällen ein Abgehen von den Verkehrsregeln der Binnenschiffahrtsstraßenordnung gestattet (Kahlitz, Das Recht der Binnenschifffahrt Bd. II Anm. III 1 zu § 5 BSchSO). Ihre Anwendung kann daher nur dann in Betracht kommen, wenn ein regelwidriges Verhalten zur Abwendung einer unmittelbar drohenden Gefahr erforderlich und die Notwendigkeit hierzu völlig klar ist (vgl. auch Wassermeyer, Der Kollisionsprozeß 3. Aufl. S. 167). Bestehen hingegen hinsichtlich der Erforderlichkeit eines regelwidrigen Verhaltens zur Abwendung einer unmittelbar drohenden Gefahr Bedenken und seien diese auch noch so gering, so ist ein derartiges Verhalten nach § 5 BSchSO nicht zulässig, geschweige geboten.

Wendet man diese Grundsätze im Streitfall an, so ist es nicht zweifelhaft, daß ein Abgehen des Schubverbandes von dem festgelegten Begegnungskurs rechtswidrig gewesen wäre:

Der Schubverband hat nach ordnungsgemäßer Kursweisung seinen Kurs in die rechte Fahrwasserseite verlegt und mehrmals das Schallzeichen 2 x kurz gegeben. Zumindest im Hinblick auf diese Maßnahmen durfte seine Führung erwarten, daß der Talfahrer, auch wenn seine Sicht auf die blaue Seitenflagge des Schubverbandes beeinträchtigt sein sollte, die Kursweisung erkennen und rechtzeitig befolgen werde. Daran änderte auch nichts der Umstand, daß der Talfahrer, wie dem angefochtenen Urteil zu entnehmen ist, eines oder mehrere (auf dem Schubverband allerdings nicht gehörte) Steuerbordschallzeichen gegeben hat. Denn in diesem Zusammenhang

fällt - ebenso wie bei der Beurteilung der Bedeutung des von dem Talfahrer in der rechten Fahrwasserseite beibehaltenen Kurses - zunächst ins Gewicht, daß der Talfahrer nach den nicht angegriffenen Feststellungen des Berufungsgerichts auf Grund seiner Länge von lediglich 38,6 m und seiner nur teilweisen Abladung wendig war und deshalb seine Fahrweise verhältnismäßig kurzfristig der Kursweisung des Schubverbandes anpassen konnte. Hinzu kommt, daß bei der Breite des Talfahrers (5,07 m) und den Annäherungskursen (Kopf auf Kopf) bereits eine kleinere Kursänderung des MS "Jocapi" nach Backbord genügte, um gefahrlos an der Steuerbordseite des Schubverbandes vorbeizufahren. Die Führung des Schubverbandes mußte daher bei ihren Entschlüssen im Auge haben, daß der Talfahrer ihre Kursweisung noch verhältnismäßig kurz vor der Vorbeifahrt befolgen konnte und werde. Sie hatte außerdem nach den rechtlich einwandfreien Ausführungen des Berufungsgerichts zu beachten, daß jeder schnelle Kurswechsel bei dem in Ufernähe verlaufenden Kurs des Schubverbandes praktisch unmöglich war und eine hierdurch mögliche Steuerbordschräglage des Verbandes erst recht zu einer Kollision führen mußte. Unter Berücksichtigung dieser Gesichtspunkte ist es augenscheinlich, daß eine Abweichung des Schubverbandes von dem festgelegten Begegnungskurs nautisch falsch und ein derartiges Manöver nicht durch § 5 BSchSO gedeckt gewesen wäre. Das scheint auch die Revision nicht zu verkennen. Sie legt daher entscheidendes Gewicht auf die vom Berufungsgericht nicht näher nachgeprüfte Behauptung der Klägerin, der Talfahrer habe sich bei dem Zusammenstoß mit dem Schubverband bereits außerhalb der rechten Fahrwasserbegrenzung befunden.

Das kann aber an der Beurteilung des Verhaltens der Führung des Schubverbandes aus der Sicht des § 5 BSchSO nichts ändern.

6. Die Frage, ob der Schubverband die Geschwindigkeit hätte herabsetzen oder gegebenenfalls anhalten müssen und dadurch den Zusammenstoß hätte verhindern können, ist nicht, wie das Berufungsgericht irrtümlich meint, nach § 5, sondern nach § 4 BSchSO zu beurteilen. Insoweit geht es nicht um die Abweichung von einer Bestimmung der Binnenschiffahrtsstraßenordnung. Das Berufungsgericht hätte deshalb in diesem Zusammenhang nicht erörtern dürfen, in welchem Zeitpunkt die Führung des Schubverbandes mit Sicherheit habe erkennen müssen, daß der Talfahrer ihre Kursweisung nicht befolgen werde. Vielmehr hätte es prüfen müssen, von wann ab die Führung des Schubverbandes vernünftigerweise Zweifel daran haben mußte, ob der Talfahrer ihre Kursweisung bemerkt habe. Denn die nach § 4 BSchSO zu beachtende allgemeine Sorgfaltspflicht und die berufliche Übung gebieten einem Schiffsführer, sofern möglich, die Geschwindigkeit seines Fahrzeugs bereits dann herabzusetzen oder gegebenenfalls anzuhalten, wenn eine unklare Lage im Revier besteht. Diese Prüfung wird das Berufungsgericht nunmehr nachzuholen haben, wobei neben den in den Vorinstanzen bisher nicht erörterten Annäherungsgeschwindigkeiten insbesondere die Frage bedeutsam sein kann, welche Maschinenmanöver die Führung des Schubverbandes während des Durchfahrens der starken Krümmung überhaupt vornehmen konnte, ohne den Verband zu gefährden.

7. Solange nicht feststeht, daß die Führung des Schubverbandes ein Verschulden an dem Zusammenstoß trifft, kommt es auf die Frage, ob die Führung des Talfahrers schuldhaft gehandelt hat, nicht an. Im Hinblick auf die Ausführungen des Berufungsgerichts zu dieser Frage und die hiergegen gerichteten Angriffe der Revision sei aber bemerkt:

Wenn die Revision trotz der besonderen Gegebenheiten des Streitfalles (Sichtbehinderung des Talfahrers, Kurs des Schubverbandes in die rechte Fahrwasserseite) die Pflicht des Talfahrers zum Gebrauch eines Fernglases in Abrede stellt, so kann ihr nicht gefolgt werden. Ebenso unzutreffend ist ihre Auffassung, das Berufungsgericht habe ohne hinreichende Würdigung des Sach- und Streitstands festgestellt, der Talfahrer habe jedenfalls unter Benutzung eines Fernglases die blaue Seitenflagge des Schubverbandes rechtzeitig erkennen können. Da sich der Bericht der Wasserschutzpolizei vom 2. Juli 1964 zu diesem Punkte nicht äußert, brauchte das Berufungsgericht insoweit auf den genannten Bericht nicht einzugehen. Der Vorwurf des Berufungsgerichts, der in der Sicht behinderte Talfahrer habe es pflichtwidrig unterlassen, einen Ausguck aufzustellen, besteht entgegen dem Vorbringen der Revision ebenfalls zu Recht. Zur Aufstellung eines Ausgucks bestand auch deshalb Anlaß, weil die Maschinengeräusche im Steuerhaus des Talfahrers

so laut waren, daß man dort, wie selbst die Revision vorträgt, Schallzeichen des Schubverbandes nicht hören konnte. Daß der Talfahrer unter den gegebenen Umständen gehalten war, abzustoppen oder zumindest seine Geschwindigkeit herabzusetzen, kann nicht zweifelhaft sein.

Liesecke

Dr. Schulze

Fleck

Dr. Bauer

Dr. Kellermann