

2009 025

28

Nachschlagewerk: ja

BGHZ: ja

RheinSchPolVO §§ 4, 80

Zur Sorgfaltspflicht eines auf dem Rhein im dichten
Nebel mit Radar fahrenden Schiffes.

BGH, Urt. v. 17. November 1966 - II ZR 210/64 -

Rheinschiffahrtsgericht:
Duisburg-Ruhrort

Rheinschiffahrtsobergericht:
Köln

18

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 210/64

URTEIL

Verkündet am

17. November 1966

Heil,

Justizobersekretär

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

1. der H [REDACTED] Reederei und Kohlenhandel GmbH,
Zweigniederlassung D [REDACTED]-R [REDACTED] in D [REDACTED]-R [REDACTED],
R [REDACTED]allee [REDACTED], vertreten durch die Geschäftsführer,
daselbst,

Klägerin,

- Prozeßbevollmächtigte II. Instanz:

Rechtsanwälte Dres. [REDACTED]
in [REDACTED] -

2. der Witwe Franz V [REDACTED] in B [REDACTED], F [REDACTED]straße [REDACTED],

Streithelferin und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

die Firma C [REDACTED] de N [REDACTED] F [REDACTED] R [REDACTED] in
S [REDACTED], vertreten durch ihren Vorstand, daselbst,

Beklagte und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] - .

18

-2-

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 17. November 1966 unter Mitwirkung der Bundesrichter Dr. Kuhn, Dr. Nörr, Dr. Bukow, Dr. Schulze und Fleck für Recht erkannt:

Auf die Revision der Streithelferin der Klägerin werden das Urteil des Rheinschifffahrtsgerichts Duisburg-Ruhrort vom 24. Januar 1964 und das Urteil des Rheinschiffahrtsobergerichts in Köln vom 12. Juni 1964 aufgehoben.

Die Klage ist dem Grunde nach gerechtfertigt.

Zur Verhandlung und Entscheidung über den Betrag des Anspruchs wird die Sache an das Rheinschifffahrtsgericht Duisburg-Ruhrort zurückverwiesen, dem auch die Entscheidung über die Kosten des Berufungs- und Revisionsverfahrens übertragen wird.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Klägerin ist Eignerin des Schleppkahnes "Hoesch 8" (1.499 t, 85 m lang). Sie macht mit der Klage Ersatzansprüche wegen Schäden geltend, die an ihrem Kahn bei einer Kollision mit dem der Beklagten gehörigen MS "Ambroise Paré" (963,6 t, 480 PS) entstanden sind.

SK "Hoesch 8" befand sich am 3. Januar 1962 leer auf der Talfahrt im Anhang des der Streithelferin gehörigen

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
[\(mobile App\)](#)



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

Schleppbootes "Anna Elisabeth" (30 t, 38,8 m lang, 890 PS). Der Kahn hing auf zweiter Länge backbords neben dem ebenfalls leeren Kahn "Herveland" (1.250 t). Auf erster Länge hing backbords der Kahn "Zersanne" (836 t, 66,8 m lang) und steuerbords "St. Markus" (496,6 t, 56,9 m lang); diese beiden Kähne waren beladen. Das MS "Ambroise Paré" kam mit einer Ladung von 675 t zu Berg. Es fuhr unter Benutzung eines Radargerätes und kollidierte bei Grau-Rheindorf im Nebel mit der zweiten Länge des dieses Nebels wegen gerade aufdrehenden Talzugs. Dabei kam das Motorschiff mit dem Bug gegen das Achterschiff des querliegenden Kahnes "Hoesch 8". Beide Fahrzeuge wurden beschädigt, das Motorschiff nur unerheblich.

Die Klägerin macht die Beklagte für den Unfall verantwortlich, weil deren inzwischen verstorbener Schiffsführer nicht die gemäß § 46 Nr. 3 RhGdchPVO vorgeschriebene Rücksicht auf das Aufdrehmanöver genommen habe. Sie hat beantragt,

die Beklagte, haftend mit dem MS "Ambroise Paré", im Rahmen des § 114 BSchG auch persönlich haftend, zu verurteilen, an die Klägerin einen Betrag von 48.133,50 DM nebst 4 % Zinsen seit dem 7. Mai 1962 zu zahlen.

Die Streithelferin ist der Klägerin auf deren Streitverkündung hin beigetreten und hat sich ihrem Antrag und Vorbringen angeschlossen.

Die Beklagte bestreitet ein fehlerhaftes Verhalten der Besatzung ihres Motorschiffs und führt den Unfall auf fehlerhaftes Verhalten der Schiffsführer des Talzugs zurück. Statt rechtzeitig vor der weithin sichtbaren

Nebelwand aufzudrehen, sei der Schleppzugführer mit dem schweren Schleppzug in dieselbe hineingefahren. Er habe unzulässigerweise mitten im Nebel aufgedreht, statt die Kähne der zweiten Länge anzuweisen, loszuwerfen. Der Führer des SK "Hoesch 8" hätte auch ohne Anweisung loswerfen müssen.

Das Rheinschiffahrtsgericht und das Rheinschiffahrtsobergericht haben die Klage abgewiesen. Mit der Revision will die Streithelferin der Klägerin der Klage zum Erfolg verhelfen. Die Beklagte bittet um Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe:

I. Das angefochtene Urteil wird den hohen Anforderungen, die an die Sorgfaltspflicht eines im Nebel mit Radar fahrenden Schiffes zu stellen sind, nicht gerecht und kann daher keinen Bestand haben.

Nach der am Unfalltag geltenden, auf Grund § 102 Nr. 3 RhSchPVO erlassenen Anordnung (Mitteilungsblatt an die Rheinschiffahrt Nr. 60 vom 28. Dezember 1961) dürfen bei unsichtigem Wetter (§ 80 RhSchPVO) die mit Radar fahrenden Schiffe bei der Entscheidung der Frage der Fahrtfortsetzung und bei der Bemessung der Geschwindigkeit die Radarortung als nautisches Hilfsmittel berücksichtigen, jedoch nur insoweit, als die Sicherheit anderer Fahrzeuge nicht gefährdet wird; sie müssen insbesondere der verminderten Sicht der Schiffsführer anderer Fahrzeuge Rechnung tragen. Das Fahren mit Radar bei unsichtigem Wetter birgt erheblich größere Gefahren in sich als das sonstige Fah-

ren, auch das Fahren bei Nacht. Im Bildschirm des Radargerätes können die in der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung vorgeschriebenen optischen Zeichen und Lichter nicht erkannt werden. Dazu kommt, daß bei Fahrten im dichten Nebel, wie das Berufungsgericht zutreffend ausführt, der Nebel sehr leicht Schallsignale verschluckt und daher auch die Wahrnehmbarkeit dieser Signale beeinträchtigt wird. Da die Einrichtung eines Radargerätes nicht vorgeschrieben ist, tritt ein weiteres hohes Gefahrenmoment hinzu, daß andere Fahrzeuge ohne Radar weit weniger Sicht als das Radarfahrzeug haben und sich daher unter Umständen auf die Lage und Fahrweise des Radarfahrzeuges nicht einstellen können. Damit entfallen bei Radarfahrten ganz wesentliche Sicherheitsvorkehrungen, die die Rheinschiffahrtspolizeiverordnung zur Sicherheit des Schiffsverkehrs anordnet. Dieser erheblichen Gefahrensteigerung kann nur durch Beobachtung äußerster Sorgfalt des Radarfahrers begegnet werden. Die Sicherheit des Verkehrs hat Vorrang vor seiner Schnelligkeit. Die Rheinschiffahrtsgerichte werden ihrer Aufgabe, diesem Grundsatz Geltung zu verschaffen, nicht gerecht, wenn sie den Radarfahrer mit dem Maßstab der üblichen Sorgfaltspflicht messen. Der Wegfall wesentlicher Sicherheitsvorkehrungen der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung liegt im Verantwortungs- und Gefahrenbereich des Radarfahrers. Dem entspricht seine äußerste Sorgfaltspflicht. Bei seinen nautischen Überlegungen muß er mögliche Gefahren, die bei Fortsetzung seiner Fahrt zwischen ihm und anderen Fahrzeugen entstehen können, aufspüren und, wenn auch nur sehr geringe Zweifel über die Gefahrlosigkeit seiner Weiterfahrt bestehen, sofort das Fahrwasser freimachen und anhalten oder, wenn er Talfahrer ist, aufdrehen, soweit dies möglich ist; ist es nicht möglich, muß er kopfvor landen.

Diesen Grundsätzen, die für den Radarfahrer in der Rheinschifffahrt gelten, trägt das angefochtene Urteil nicht Rechnung. Aus dem eigenen Vorbringen der Beklagten und den Aussagen der Besatzung ihres Schiffes, von denen das Berufungsgericht ausgeht, ergibt sich ein Verschulden der Führung des mit Radar fahrenden MS "Ambroise Paré". Die Führung dieses Bergfahrers hat im Radarschirm auf 800 m Entfernung einen langen zu Tal kommenden Gegenstand festgestellt; sie hat ihn als Schleppzug erkannt, ohne die Anzahl seiner Anhänge ausmachen zu können. Unter weiterem Beigehen zum linken Ufer wurde die Geschwindigkeit auf etwa 4 km/h herabgesetzt. Diese nautischen Maßnahmen waren bei der Verkehrslage ungenügend und fehlerhaft; dabei hat die Führung von MS "Ambroise Paré" die unter den gegebenen Umständen gebotene (§ 276 BGB, § 4 RhSchPVO) äußerste Sorgfaltspflicht verletzt. Bei Insichtkommen des Talzuges auf diese Entfernung entstand eine Gefahrenlage. Entgegen der Ansicht des Berufungsgerichts durfte man auf MS "Ambroise Paré" nicht einstweilen davon ausgehen, der Talzug, dessen Beschaffenheit nicht näher festzustellen war, werde sich so verhalten, wie man das auf MS "Ambroise Paré" ohne Kenntnis der Umstände, unter denen der Entgegenkommer seine Fahrt fortsetzte, vermutete. Entgegen der Ansicht des Berufungsgerichts konnte der Bergfahrer nicht annehmen, der Talfahrer fahre ebenfalls mit Radar. Man konnte weder davon ausgehen, daß es sich um einen Schubzug handle (gegen dessen Weiterfahrt im dichten Nebel entgegen der Ansicht des Berufungsgerichts im übrigen ebenfalls Bedenken bestanden hätten), noch davon, daß der in Strommitte, eher mehr linksrheinisch fahrende Talzug über genügende Sicht verfüge; auch nicht davon, der Talzug werde seine Fahrt fortsetzen, weil man kein Wendesignal hörte. Vielmehr mußte auf MS "Ambroise Paré" mit folgendem gerechnet

werden: Der entgegenkommende Schleppzug kann aus einem Boot mit zwei Längen bestehen, wobei ein Anhangkahn bis zu 100 m Länge haben kann; er kann auch aus einem schleppenden Motorschiff mit langem Anhang bestehen. Möglicherweise fährt der Schlepper ohne Radar. Der Talzug kann gefährliche Güter i. S. des § 36 RhSchPVO befördern. Der Talzug kann wegen plötzlichen Nebel-einfalls oder wegen Behinderung durch andere fahrende oder liegende Schiffe nicht rechtzeitig aufdrehen. Es kann sein, daß er aus besonderen Gründen nicht kopf vor länden kann oder daß der Schleppzugführer unter Verletzung seiner nautischen Pflicht dem Anhang oder den Anhängen keine Weisung zum Loswerfen gibt oder daß der Anhang oder die Anhänge einer solchen Weisung nicht rechtzeitig nachkommen, unter Umständen auch nicht nachkommen können. Es ist möglich, daß der Talzug das Bergfahrzeug nicht erkennen kann. Es kann demnach sein, daß der Talzug aufdrehen wird, sobald er die am linken Ufer liegenden Schiffe, die man auf dem Radarschirm erkennen mußte und nach der Aussage des Schiffsführers von MS "Ambroise Paré" vor der Polizei erkannt hat, passiert hatte. Möglicherweise kann man auf MS "Ambroise Paré" ein Aufdrehsignal des Talzuges nicht hören, sei es, daß es zu frühzeitig gegeben wird, sei es, daß wegen des Nebels und der Windrichtung eine Wahrnehmung nicht möglich ist.

Mit dem Aufdrehen mußte um so mehr gerechnet werden, als man nach der Aussage des Schiffsführers von MS "Ambroise Paré" im Radarschirm die oberhalb liegenden und noch weiter oberhalb aufdrehenden Fahrzeuge erkannt hatte.

Alles dies mußte zwingend zu dem Schluß führen, daß die unmittelbare Gefahr eines Zusammenstoßes gegeben

war, wenn der Talfahrer nach der Vorbeifahrt an den linksrheinischen Ankerliegern aufdrehte und MS "Ambroise Paré" seine Fahrt mit etwa 4 km/h Geschwindigkeit fortsetzte. Als daher die Führung von MS "Ambroise Paré" nach Insichtkommen des Talzuges in 800 m Entfernung zu entscheiden hatte, ob sie die Fahrt fortsetzen oder anhalten sollte, konnte die Entscheidung, solange man sich mit dem Talfahrer nicht durch gegenseitige Schallsignale verständigen konnte oder verständigt hatte, nur dahin gehen, sofort zum linken Ufer beizugehen und anzuhalten (§§ 4, 80 Nr. 3 und 4 RhSchPVO). Dann wäre es zu dem Zusammenstoß, bei dem Raum 11 (Achterschiff) von SK "Hoesch 8" gegen den Bug von MS "Ambroise Paré" geriet, nicht gekommen. MS "Ambroise Paré" wäre vielmehr außerhalb des Drehkreises von SK "Hoesch 8" geblieben. Der Schiffsführung von MS "Ambroise Paré" muß daher vorgeworfen werden, daß sie fahrlässigerweise nicht damit rechnete, daß der Talzug zwei Längen hatte und nach Passieren der linksrheinischen Ankerlieger möglicherweise aufdrehen würde.

Bei dieser Sach- und Rechtslage kommt es nicht auf die Rüge der Revision an, daß der Steuermann B. von MS "Ambroise Paré" nach seiner Aussage erst dann voll zurückgesteuert habe, als die zweite Länge des Talzuges etwa halbzwerch gelegen habe, also unmittelbar vor dem Zusammenstoß, nicht schon beim Erscheinen der zweiten Länge. Auch ist nicht entscheidungserheblich, ob MS "Ambroise Paré" beim Zusammenstoß noch Vorauszug hatte, still stand oder gar zurück ging.

II. 1. Ein Verschulden des Schiffsführers des Kahnes "Hoesch 8" hat das Berufungsgericht in dem Parallelprozeß 3 C 76/62 BSch = 3 U 50/64 nicht für bewiesen angesehen;

es hat dort ausgeführt, der Kahnführer habe jeden Augenblick damit rechnen können, sein Boot werde aufdrehen, und habe daher keinen Anlaß gehabt, selbständig zu handeln. Das Revisionsgericht kann diese zutreffende Würdigung für den vorliegenden Rechtsstreit, in dem die Akten des Parallelprozesses Gegenstand der mündlichen Berufungsverhandlung waren, übernehmen. Damit scheidet ein Mitverschulden des Kahnführers, für das die Klägerin einzustehen hätte, aus.

2. Zutreffend hat das Berufungsgericht ein Verschulden des Talzugführers darin gesehen, daß er statt des nach § 46 RhSchPVO unter den gegebenen Umständen unzulässigen Aufdrehens des ganzen Schleppzuges die Anhänge zweiter Längen nicht zum Loswerfen und Kopfvorländern angewiesen hat. Denn eine Weiterfahrt ohne genügende Sicht ist nach § 80 Nr. 2 RhSchPVO verboten. Notfalls muß ein wenn auch nicht immer risikoloses Länden kopfvor in Kauf genommen werden (BGH VersR 1959, 662, 663; anders im Falle BGH VersR 1958, 392, 393). Dagegen erscheint die Annahme des Berufungsgerichts bedenklich, der Talzug habe, von km 657 ab gerechnet, schon früher wenden können und sei durch das überholende Motorschiff hieran nicht gehindert worden. Die Aussage des Schleppzugführers V. ist vom Berufungsgericht mißverstanden worden. Doch bedürfen diese Fragen keiner näheren Erörterung, da nur die Klägerin, nicht aber die Beklagte der Eignerin des Bootes "Anna Elisabeth" den Streit verkündet hat, der Beklagten gegenüber daher die Wirkungen der Nebenintervention nach § 68 ZPO nicht eintreten.

III. Für das Verschulden des Bootes "Anna Elisabeth" hat die Klägerin nicht einzutreten (§ 4 Abs. 3 BSchG).

Ihr haften die Beklagte und die Eignerin des Bootes
"Anna Elisabeth" als Gesamtschuldner (§ 92 BSchG;
§ 735 HGB; § 840 BGB).

Hiernach war die Klage im vollen Umfange dem Grunde
nach für gerechtfertigt zu erklären (§§ 304, 538 Abs. 1
Nr. 3, 565 Abs. 3 Nr. 1 ZPO). Die Entscheidung über die
Kosten des Berufungs- und Revisionsverfahrens ist im
Schlußurteil zu treffen.

Dr. Kuhn

Dr. Nörr

Dr. Bukow

Dr. Schulze

Fleck