

41

RheinSchPolVO §§ 38, 50 Nr. 3

a) Das Kursweisungsrecht des Bergfahrrers besteht gegenüber einem Schiff, das einen Hafen vor der Vorbeifahrt des Bergfahrrers verlassen und anschließend zu Tal fahren will, auch schon vor dem Passieren der Hafenausfahrt durch dieses Schiff.

b) Zu dem Umfang der Darlegungs- und Beweislast des Ausfahrenden im Rahmen des § 50 Nr. 3 Satz 1 RheinSchPolVO.

BGH, Urt. v. 23. Juni 1969 - II ZR 251/67 - Rheinschiffahrts-
obergericht Köln
Rheinschiffahrts-
gericht Duisburg-Ruhr

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 251/67

URTEIL

Verkündet am
23. Juni 1969
Heil,
Justizhauptsekretär

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der S- H-gesellschaft "V R", K-V-
gesellschaft auf G in Liquidation,
D-R, I-straße, vertreten durch die Liqui-
datoren Rechtsanwalt Roland S und Experte Dr. E
in D-R,

Klägerin und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt -

gegen

1. die N.V. J.H. N S M in D
A-weg, vertreten durch Herrn Johannes Henriens
N, daselbst,
2. den Schiffsführer Johannes Christoffel D, zu laden
bei der Beklagten zu 1,

Beklagte und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. -

KA

- 2 -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 23. Juni 1969 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 Rheinschiffahrtsobergerichts Köln vom 10. November 1967 aufgehoben.

Die Berufung der Beklagten gegen das Urteil des Rheinschiffahrtsgerichts Duisburg-Ruhrort vom 14. April 1967 wird zurückgewiesen.

Die Sache wird zur Verhandlung und Entscheidung über die Höhe des Klageanspruchs an das Rheinschiffahrtsgericht Duisburg-Ruhrort zurückverwiesen.

Die Beklagten haben die Kosten der Berufung und der Revision als Gesamtschuldner zu tragen.

Von Rechts wegen



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



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

Tatbestand:

Die Klägerin ist Versicherer des MS "Schängel" (39 m lang; 5,06 m breit; 324 t; 225 PS). Die Beklagte zu 1 ist Eignerin des MS "Trude" (80 m lang; 9,44 m breit; 1.309 t; 3 x 220 PS). Der Beklagte zu 2 hat MS "Trude" am Unfalltag verantwortlich geführt.

MS "Schängel" fuhr am 7. Januar 1965 auf dem Rhein zu Berg. Kurz nach acht Uhr näherte sich das linksrheinisch fahrende Schiff in einer Linksbiegung des Stromes der am linken Ufer befindlichen Ausfahrt des Hafens Köln-Niehl I. Zu diesem Zeitpunkt wollte MS "Trude" den Hafen verlassen und zu Tal fahren. Das Schiff stieß unmittelbar nach dem Passieren der Hafenausfahrt mit MS "Schängel" bei km 695,9 zusammen. Beide Fahrzeuge wurden beschädigt.

Die Klägerin verlangt von den Beklagten aus abgetretenem und übergegangenem Recht Ersatz des Unfallschadens der Eignerin des MS "Schängel". Diesen beziffert sie auf DM 20.588,60. Sie behauptet, der Schiffsunfall sei in erster Linie dadurch zustande gekommen, daß die Führung des MS "Trude" die von MS "Schängel" bei km 696,3 mit dem Blinklicht gegebene und von ihr erwiderte Weisung für eine Steuerbordbegegnung nicht befolgt habe.

Demgegenüber tragen die Beklagten zum Unfallhergang vor:

MS "Schängel" sei von einem weiteren Bergfahrer (MS "Gracia") an seiner Backbordseite überholt worden.

Während dieser das Blinklicht gezeigt habe, sei das Blinklicht auf MS "Schängel" nicht eingeschaltet gewesen. Die Führung des MS "Trude", die bereits Ausfahrtsignal (3 x lang, 2 x kurz) gegeben habe, als beide Bergfahrer noch etwa 1 km entfernt gewesen seien, habe sich deshalb darauf eingestellt, zwischen den beiden Schiffen hindurchzufahren. Der Seitenabstand der beiden Bergfahrer habe 100 bis 120 m betragen. Als sich das Vorschiff des MS "Trude" bereits im Strom befunden habe, sei auf MS "Schängel" bei einer Entfernung von nur noch 100 m das Blinklicht eingeschaltet und der Kurs des Schiffes hart nach Backbord gerichtet worden. MS "Trude" habe das Lichtsignal erwidert und entsprechend der neuen Kursweisung des MS "Schängel" versucht, an dessen Steuerbordseite vorbeizufahren. Dies sei nicht mehr gelungen.

Das Rheinschiffahrtsgericht hat den Klageanspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Das Rheinschiffahrtsobergericht hat die Klage abgewiesen. Mit der Revision erstrebt die Klägerin die Wiederherstellung des erstinstanzlichen Urteils. Die Beklagten beantragen, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

I. Das Berufungsgericht hat die Klage abgewiesen, weil nach seiner Auffassung ungeklärt geblieben ist, wie es zu dem Schiffszusammenstoß gekommen ist. Im einzelnen führt das Berufungsgericht aus:

Die Unfallursache sei darin zu sehen, daß die von MS "Schängel" und MS "Trude" angestrebte Verständigung über den Begegnungskurs der beiden Schiffe von Anfang an mißlungen oder nicht beibehalten worden sei. Ob dabei den Matrosen J. [REDACTED], der zur Unfallzeit anstelle des sich vorübergehend in seiner Wohnung aufhaltenden Schiffsführers Streit das Ruder des MS "Schängel" bedient hat, oder die Führung des MS "Trude" ein Verschulden treffe, sei im Hinblick auf die einander widersprechenden Aussagen der Besatzungen beider Schiffe und dem Fehlen weiterer Beweismittel nicht festzustellen. Letzteres treffe ebenso hinsichtlich der Richtigkeit der Behauptungen der Parteien über das angebliche, kurz vor dem Zusammenstoß erfolgte Überraschungsmanöver des Schiffes der Gegenseite zu. Keinesfalls könne der Führung des MS "Trude" ein Verstoß gegen § 50 Nr. 3 RheinSchPolVO vorgeworfen werden. Denn, da man sich auf MS "Schängel" und auf MS "Trude" bereits auf eine größere Entfernung gesehen und weiter auf MS "Schängel" erkannt habe, daß MS "Trude" nach Passieren der Hafenausfahrt zu Tal fahren wolle, habe MS "Trude" den Hafen ohne weiteres verlassen dürfen, zumal es zuvor zwischen den beiden Schiffen zu einer - wenn auch, wie sich nachträglich gezeigt habe, möglicherweise mißverständlichen - Festlegung des Begegnungskurses gekommen sei. Unbegründet sei ferner der Vorwurf, die Führung des MS "Trude" habe auch durch ein verfrühtes Ausfahrtsignal den Schiffszusammenstoß schuldhaft verursacht. Die Abgabe eines derartigen Signals sei überhaupt nicht erforderlich gewesen, da der Rudergänger des MS "Schängel" das MS "Trude" auf weite Entfernung gesehen und außerdem erkannt habe, daß das Schiff nach dem Verlassen des Hafens zu Tal fahren wolle.

II. Diese Ausführungen halten einer rechtlichen Nachprüfung schon deshalb nicht stand, weil das Berufungsgericht, wie die Revision mit Recht rügt, den Umfang der Darlegungs- und Beweislast der Beklagten im Rahmen des § 50 Nr. 3 Satz 1 RheinSchPolVO verkannt hat.

Nach der genannten Vorschrift ist die Ausfahrt aus einem Hafen, die, wie im Streitfall, nicht durch eine Signaleinrichtung geregelt ist, nur gestattet, wenn das Manöver ausgeführt werden kann, ohne daß andere Fahrzeuge gezwungen sind, unvermittelt ihre Geschwindigkeit zu vermindern oder ihren Kurs zu ändern. § 50 Nr. 3 Satz 1 RheinSchPolVO räumt demnach der durchgehenden Schifffahrt in gewissem Umfange die Vorfahrt vor den von der Uferseite her kommenden Fahrzeugen ein (BGH VersR 1962, 1200, 1201). Der Bestimmung ist ferner zu entnehmen, daß der Ausfahrende das Vorliegen der Voraussetzungen für die Zulässigkeit seines Manövers dartun und beweisen muß (BGH VersR 1965, 1146, 1147). Im Streitfall haben daher die Beklagten nachzuweisen, daß MS "Schängel" auf Grund der Ausfahrt des MS "Trude" nicht gezwungen war, unvermittelt die Geschwindigkeit zu vermindern oder den Kurs zu ändern. Hierfür genügt nicht, wie das Berufungsgericht meint, der unbestrittene Vortrag der Beklagten, beide Schiffe hätten sich schon auf eine größere Entfernung, und zwar als MS "Trude" noch im Hafen gewesen sei, erkannt; auch habe die Führung des MS "Schängel" keine Bedenken gegen die Ausfahrt gehabt und demgemäß kein Achtungssignal, sondern eine Kursweisung für den Ausfahrenden gegeben. Denn dieses Vorbringen hat im wesentlichen nur Bedeutung für die Beurteilung der Frage, ob und

gegebenenfalls wie man seitens des MS "Schängel" auf die Ausfahrt des MS "Trude" Rücksicht zu nehmen hatte oder Rücksicht genommen hat. Hingegen gibt der erwähnte Vortrag nichts für die Feststellung einer nach § 50 Nr. 3 Satz 1 RheinSchPolVO zulässigen Ausfahrt des MS "Trude" her. Insoweit hätten die Beklagten vielmehr zunächst vortragen und im Streitfall beweisen müssen, wie weit MS "Schängel" noch entfernt war, als MS "Trude" die Hafenausfahrt passierte, welche Geschwindigkeit und welchen Kurs der Bergfahrer zu diesem Zeitpunkt einhielt, welche Kursweisung er für die unmittelbar nach dem Passieren der Hafenausfahrt durchzuführende Begegnung gab und mit welchem Kurs und welcher Geschwindigkeit MS "Trude" den Hafen verließ. Denn nur anhand dieser Umstände läßt sich beurteilen, ob MS "Trude" so ausgefahren ist, daß MS "Schängel" nicht gezwungen war, unvermittelt die Geschwindigkeit zu vermindern oder den Kurs zu ändern.

Die Verkennung des Umfangs der Darlegungs- und Beweislast der Beklagten im Rahmen des § 50 Nr. 3 Satz 1 RheinSchPolVO durch das Berufungsgericht nötigt bereits zu einer Aufhebung des angefochtenen Urteils, ohne daß es einer Prüfung der weiteren Rügen der Revision bedarf.

III. Im Hinblick auf die Einlassungen der Beklagten in den Vorinstanzen und die hierzu vom Berufungsgericht getroffenen Feststellungen kann der Senat über den Grund des Klageanspruchs vorab entscheiden (§ 304 Abs. 1, § 565 Abs. 3 Nr. 1 ZPO).

1. Nach § 38 Nr. 1 Satz 1 RheinSchPolVO weisen die Bergfahrer beim Begegnen den Talfahrern den Weg. Diese haben der Kursweisung zu folgen (§ 39 Nr. 1 RheinSchPolVO). Will ein Schiff aus einem Hafen und anschließend zu Tal fahren, so ist es, solange es die Hafenausfahrt nicht passiert hat, noch kein Talfahrer. Dennoch besteht bereits zu diesem Zeitpunkt das Kursweisungsrecht des Bergfahrers, sofern der Ausfahrende vor der Vorbeifahrt des Bergfahrers den Hafen verlassen und auf dem Strom begegnen will. Denn nur dann läßt sich rechtzeitig Klarheit für den Begegnungskurs der Berg- und Talfahrt schaffen. Der Bergfahrer muß deshalb dem Ausfahrenden eine Kursweisung nach § 38 RheinSchPolVO geben, wenn vorauszu- sehen ist, daß es mit dem Ausfahrenden zu einer Begegnung auf dem Strom kommen wird. Der Ausfahrende muß die Weisung des Bergfahrers befolgen, das Kurszeichen gegebenenfalls erwidern (§ 39 Nr. 2 RheinSchPolVO) und, wenn notwendig, den Kurs entsprechend der Weisung des Bergfahrers schon vor dem Passieren der Hafenausfahrt wählen. Zeigt demnach der Bergfahrer die blaue Seitenflagge oder das Blinklicht, so weist er dem Ausfahrenden den Weg für eine Steuerbordbegegnung; gibt er hingegen kein Zeichen, so ist sein Verhalten als Weisung an den Ausfahrenden zu verstehen, an Backbord vorbeizufahren. Dies alles berücksichtigen die Beklagten nicht hinreichend, wenn sie meinen, Hafenausfahrt und Begegnung zwischen Berg- und Talfahrt seien stets als zwei getrennte Vorgänge zu betrachten.

2. Nach dem Vorbringen der Beklagten in den Vorinstanzen war das linksrheinisch zu Berg kommende MS "Schängel"

etwa 100 m entfernt, als das Vorschiff des MS "Trude" den Strom erreichte. Wie die Beklagten weiter vorgetragen haben, wollte MS "Trude" nach dem Passieren der Hafenausfahrt zwischen MS "Schängel" und MS "Gracia" zu Tal fahren. MS "Trude" mußte daher unmittelbar nach dem Passieren der Hafenausfahrt den Kurs des bereits sehr nahe herangekommenen MS "Schängel" kreuzen. Dieses Manöver konnte die Führung des MS "Trude" aber nur dann ohne Verstoß gegen § 50 Nr. 3 Satz 1 RheinSchPolVO ausführen, wenn MS "Schängel" dem MS "Trude" Kurs für eine Backbordbegegnung gewiesen und sich seinerseits hierauf eingestellt hatte. Insoweit sind jedoch nach den rechtsfehlerfreien Ausführungen des Berufungsgerichts keine Feststellungen möglich gewesen, weil sich die Aussagen der Besatzungen der beiden unfallbeteiligten Schiffe widersprechen und keine Anhaltspunkte dafür vorliegen, daß die Bekundungen der Besatzung des einen Schiffes glaubwürdiger als die des anderen Schiffes sind. Demnach ist im Streitfall zu Lasten der - für die Zulässigkeit der Hafenausfahrt des MS "Trude" beweispflichtigen (vgl. oben II), insoweit aber beweisfällig gebliebenen - Beklagten davon auszugehen, daß der Beklagte zu 2 beim Verlassen des Hafens gegen § 50 Nr. 3 Satz 1 RheinSchPolVO verstoßen hat. Daß er hierbei schuldhaft gehandelt hat, stellen auch die Beklagten nicht in Abrede, sofern man ihre Darstellung des Unfallhergangs nicht für festgestellt erachtet. Die Beklagten haben deshalb der Eignerin des MS "Schängel" deren Unfallschaden als Gesamtschuldner zu ersetzen (§ 50 Nr. 3 Satz 1 RheinSchPolVO, § 823 Abs. 1 und 2 BGB, §§ 3, 4, 92 und 114 Abs. 1 BSchG, § 734 HGB, § 840 BGB).

IV. Anhaltspunkte für ein etwaiges Mitverschulden des Matrosen J [REDACTED] (MS "Schängel") bestehen nicht. Wie das Berufungsgericht ohne Rechtsverstoß ausgeführt hat, haben die auch in diesem Punkte beweispflichtigen Beklagten die Darstellung der Klägerin über den Unfallhergang nicht widerlegt.

V. Danach war das angefochtene Urteil aufzuheben, die Berufung der Beklagten gegen das Zwischenurteil des Rheinschiffahrtsgerichts zurückzuweisen und die Sache gemäß § 538 Abs. 1 Nr. 3 ZPO zur Verhandlung und Entscheidung über die Höhe des Klageanspruchs an das Rheinschiffahrtsgericht zurückzuverweisen.

Liesecke	Dr.Schulze	Bundesrichter Fleck ist in Urlaub und des- halb gehindert zu unterschrei- ben.	Dr.Bauer	Dr.Kellermann
----------	------------	---	----------	---------------

Liesecke