

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 12/70

URTEIL

Verkündet am

9. Dezember 1971

Werner,
Justizhauptsekretär

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der J.P. de K[REDACTED] N.V., A[REDACTED], R[REDACTED],
W[REDACTED]straat [REDACTED], vertreten durch Direktor J.P. de K[REDACTED],
dasselbst,

Klägerin und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwälte [REDACTED] und [REDACTED] -

gegen

den Schiffseigner und Schiffsführer P.J. P[REDACTED],
R[REDACTED],

Beklagten und Revisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 9. Dezember 1971 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Stimpel und der Bundesrichter Liesecke, Dr. Schulze, Dr. Bauer und Dr. Tidow

für Recht erkannt:

Die Revision gegen das Urteil des Rheinschiffahrtsobergerichts in Köln vom 21. November 1969 wird auf Kosten der Klägerin zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand

Am 21. Oktober 1966 fuhr das von der Klägerin gegen Schäden aus Schiffsunfällen versicherte TMS "L [REDACTED] F" (79,42 m lang; 8,2 m breit; 1095 t; 750 PS) mit einer Ladung von 600 t Leichtbenzin auf dem Rhein zu B [REDACTED]. Gegen 7 Uhr wollte es die linksrheinisch gelegene Ausfahrt des Hafens Kö [REDACTED]-N [REDACTED] I passieren. Unmittelbar unterhalb der Hafenausfahrt stieß TMS "L [REDACTED] F" bei km 696,2 in Strommitte mit MS "G [REDACTED]" zusammen. Dieses Schiff (67 m lang; 8,2 m breit; 963 t; 630 PS) gehört dem Beklagten und hatte unter seiner Führung gerade den Hafen mit einer Ladung von 860 t Sand zu einer Talfahrt verlassen.

- 3 -

Die Kollision, bei der beide Fahrzeuge beschädigt wurden, erfolgte in der Weise, daß MS "G[REDACTED]" mit der Backbordseite des Stevens gegen das Steuerbordvorschiff des TMS "L[REDACTED] F" unmittelbar hinter dessen Steven stieß. Hierbei hatten beide Fahrzeuge Schräglage zum rechten Ufer.

Die Klägerin verlangt aus abgetretenem und übergegangenem Recht Ersatz des Unfallschadens der Interessenten des TMS "L[REDACTED] F" von dem Beklagten. Sie behauptet, MS "G[REDACTED]" habe kein Ausfahrtzeichen gegeben und die Ausfahrt in zu kurzem Abstand vor dem linksrheinisch mit einer Geschwindigkeit von etwa 15 km/st herankommenden TMS "L[REDACTED] F" vorgenommen. Dieses Schiff habe nur noch versuchen können, nach Backbord auszuweichen. Das Manöver habe den Zusammenstoß aber nicht mehr verhindert. Die Klägerin hat beantragt, den Beklagten - dinglich und nach § 114 BinnSchG auch persönlich haftend - zur Zahlung von 15.944,50 hfl zu verurteilen und weiter festzustellen, daß der Beklagte verpflichtet sei, den (zur Zeit der Klagerhebung noch nicht vollständig bezifferbaren) Nutzungsschaden des Eigners von TMS "L[REDACTED] F" im Rahmen seiner beschränkten Schiffseignerhaftung zu ersetzen.

Der Beklagte hat Klagabweisung beantragt. Er bestreitet die Unfalldarstellung der Klägerin. Nach seinem Vorbringen ist es allein dadurch zu der Kollision gekommen, daß TMS "L[REDACTED] F" plötzlich und ohne begründeten Anlaß den Kurs nach Backbord geändert habe.

Der Beklagte hat MS "G[REDACTED]" in Kenntnis der Klageforderung zu neuen Reisen ausgesandt.



Das Rheinschiffahrtsgericht und das Rheinschiffahrts-
obergericht haben die Klage abgewiesen. Mit der Revision,
deren Zurückweisung der Beklagte beantragt, verfolgt
die Klägerin ihre Klaganträge weiter.

Entscheidungsgründe

I. 1. Nach der zur Unfallzeit geltenden Fassung der
Rheinschiffahrtspolizeiverordnung war die Ausfahrt aus
einem Hafen, die, wie hier, nicht durch eine Signalein-
richtung geregelt war, nur gestattet, wenn das Manöver
ausgeführt werden konnte, ohne daß andere Fahrzeuge ge-
zwungen waren, unvermittelt ihre Geschwindigkeit zu ver-
mindern oder ihren Kurs zu ändern; erforderlichenfalls
war das beabsichtigte Manöver durch bestimmte Schallzeichen
anzukündigen, sofern keine abweichenden örtlichen Vor-
schriften bestanden (§ 50 Nr. 3 RheinSchPVO 1954). Diese
Bestimmung räumte mithin, wie nunmehr auch § 6.16 Nr. 1
RheinSchPVO 1970, der durchgehenden Schifffahrt in ge-
wissem Umfange die Vorfahrt gegenüber den von der Ufer-
seite her kommenden Fahrzeugen ein (BGH VersR 1969, 846,
847). Die durchgehende Schifffahrt war jedoch gehalten,
die Ausfahrt durch Fahrtverminderung oder Kursänderung zu
unterstützen, sofern sie diese Manöver rechtzeitig durch-
führen konnte und die eigene Fahrt hierdurch nicht wesent-
lich beeinträchtigt wurde (BGH VersR 1970, 34). Auf die
Beachtung dieser Pflicht durfte sich der Ausfahrende jeden-
falls solange verlassen, als aus dem Verhalten der durch-
gehenden Schifffahrt nichts anderes erkennbar war. Das folgt
aus dem für das gesamte Verkehrsrecht geltenden Satz, daß

jeder Verkehrsteilnehmer zunächst darauf vertrauen darf, auch der andere werde die Verkehrsvorschriften beachten.

2. Nach der Rechtsprechung des Senats hat der Bergfahrer dem Ausfahrenden auch schon vor dem Verlassen der Hafenausfahrt eine Kursweisung nach § 38 RheinSchPVO 1954 (jetzt: § 6.04 RheinSchPVO 1970) zu geben, wenn vor auszusehen ist, daß es mit dem Ausfahrenden zu einer Begegnung auf dem Strom kommen wird, und dies zur Klarheit über den Begegnungskurs erforderlich ist; der Ausfahrende hat diese Weisung zu befolgen, das Kurszeichen gegebenenfalls zu erwidern (§ 39 Nr. 2 RheinSchPVO 1954; § 6.04 Nr. 5 RheinSchPVO 1970) und seinen Kurs, sofern erforderlich, schon vor der Ausfahrt entsprechend der Weisung zu richten (BGH VersR 1969, 846, 847). Diese Rechtsprechung ist auf Bedenken gestoßen (Wassermeyer, Der Kollisionsprozeß in der Binnenschifffahrt 4. Aufl. S. 242). Diese gehen im wesentlichen dahin, daß der Ausfahrende kein Talfahrer sei und damit die Vorschriften über das Verhalten und die Zeichengebung der Talfahrer (§ 39 RheinSchPVO 1954; § 6.04 Nr. 5 RheinSchPVO 1970) auf ihn nicht angewendet werden könnten. Die Bedenken tragen jedoch nicht hinreichend dem Umstand Rechnung, daß die Verkehrsverhältnisse auf den Binnenwasserstraßen, insbesondere auf dem Rhein, neben einer sicheren auch eine zügige Verkehrsabwicklung erfordern. Aus diesem Grunde ist es nicht nur geboten, für ein Schiff, das einen Hafen zu einer Talfahrt verläßt, möglichst frühzeitig Klarheit zu schaffen, an welcher Seite eines Bergfahrers es im Anschluß an die Ausfahrt vorbeifahren soll, sondern diesem Schiff auch die Pflicht aufzuerlegen, sich schon vor der Ausfahrt in der Wahl des Kurses und der Zeichengebung wie ein Talfahrer zu verhalten.

II. Das Berufungsgericht hat diese Grundsätze beachtet, hiervon ausgehend jedes Verschulden des MS "G[REDACTED]" an der Kollision verneint und seinen Erwägungen folgende Feststellungen zugrundegelegt:

MS "G[REDACTED]" habe unmittelbar vor der Ausfahrt das Schallzeichen 3 x lang, 2 x kurz gegeben. Das Schiff habe den oberen Molenkopf hoch angehalten und eine gute Geschwindigkeit "draufgehabt", um den Strom abzufangen. Als es aus dem Hafen gefahren sei, habe sich TMS "L[REDACTED] F", auf welchem das Schallzeichen überhört worden sei, noch 300 m unterhalb befunden. Dieses Fahrzeug habe eine Geschwindigkeit von ca. 12 km/st innegehabt. Sein Seitenabstand zum linken Ufer habe etwa 75 m betragen. Plötzlich habe es den Kurs nach Backbord geändert und das weiße Blinklicht gezeigt. Hätte es stattdessen den bisherigen Kurs - notfalls mit herabgesetzter Geschwindigkeit - beibehalten oder ihn etwas nach Steuerbord zum linken Ufer hin verlegt, so wäre es keinesfalls zu der Kollision gekommen.

III. Die Revision meint, das Berufungsgericht habe bereits auf Grund dieser Feststellungen zu dem Schluß kommen müssen, die Kollision hätte allenfalls durch eine unvermittelte Kursänderung des TMS "L[REDACTED] F" vermieden werden können. Sie ist außerdem der Ansicht, die Feststellung des Berufungsgerichts, TMS "L[REDACTED] F" habe eine Geschwindigkeit von ca. 12 km/st innegehabt, beruhe auf einem Verfahrensverstoß; das Schiff sei mit voller Kraft voraus (380 upm) gefahren, seine Geschwindigkeit habe deshalb 15 km/st betragen. Beide Rügen können den Bestand des angefochtenen Urteils nicht gefährden:

Die Revision geht bei den Berechnungen, mit denen sie die Unzulässigkeit der Ausfahrt des MS "G[REDACTED]" darzulegen versucht, zunächst von der Behauptung der Klägerin aus, das Schiff habe vor Fahrtaufnahme nur noch wenige Meter vom Strom entfernt gelegen. Dabei übersieht sie die Feststellung des Berufungsgerichts, MS "G[REDACTED]" sei mit guter Geschwindigkeit gefahren, um beim Übergang von dem ruhigen Wasser der Hafenausfahrt in den Strom, der auf die Steuerbordseite des Schiffes drückenden Strömung begegnen zu können. Die Revision berücksichtigt außerdem bei ihren Berechnungen nicht, daß TMS "L[REDACTED] F" gehalten war, die Geschwindigkeit herabzusetzen, wenn es sich so schnell, wie die Revision ausführt, MS "G[REDACTED]" näherte. Dabei liegt es auf der Hand, daß TMS "L[REDACTED] F", das vollan mit Ladung gegen den Strom fuhr, seine Geschwindigkeit innerhalb kurzer Zeit und ohne eigene Gefährdung vermindern konnte. Schließlich vernachlässigen die Berechnungen der Revision, und das ist von besonderer Bedeutung, daß sich der Bug des MS "G[REDACTED]" beim Passieren der Mündungslinie, mithin zu einem Zeitpunkt, in welchem TMS "L[REDACTED] F" noch 300 m unterhalb war, zumindest bereits auf der Höhe des Bergfahrers befand, der bis zur Kursänderung nach Backbord lediglich etwa 75 m aus dem linken Ufer fuhr. Das zeigt ein Blick auf die Stromkarte, die sich in den von den Vorinstanzen beigezogenen Ermittlungsakten 7 Js 75/67 der Staatsanwaltschaft bei dem Landgericht Dortmund befindet. Danach verbreitert sich der Strom oberhalb des Scheitelpunkts der Rechtskrümmung durch eine Begradigung des linken Ufers bis in die Hafenausfahrt hinein, sodaß der obere Molenkopf der Hafenausfahrt, den MS "G[REDACTED]" hoch angehalten hat, vom linken Ufer mindestens ebensoweit entfernt ist, wie

der Abstand des TMS "L [REDACTED] F" von diesem Ufer vor der Backbordkursänderung war. MS "G [REDACTED]" brauchte daher von der Mündungslinie aus nach Backbord eindrehend allenfalls eine Schiffslänge zum Strom hin gewinnen, um das 300 m unterhalb herankommende TMS "L [REDACTED] F" gefahrlos passieren zu können, sofern dieses Schiff, wie es nach § 50 Nr. 3 RheinSchPVO 1954 geboten und außerdem von ihm durch das Nichtzeigen der blauen Seitenflagge verdeutlicht worden war, den bisherigen Kurs beibehielt und gegebenenfalls die Geschwindigkeit herabsetzte. Dabei ist es ohne Belang, ob diese ca. 12 oder 15 km/st betrug. Denn auch im letzteren Falle wäre MS "G [REDACTED]" bei einem verkehrsgerechten Verhalten des TMS "L [REDACTED] F" genügend Zeit verblieben, um denjenigen Seitenabstand zu dem Bergfahrer zu gewinnen, der für eine gefahrlose Backbordbegegnung erforderlich gewesen wäre.

IV. Die Vorinstanzen haben demnach zu Recht die Klage abgewiesen.

Stimpel

Liesecke

Schulze

Dr. Bauer

Dr. Tidow