

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 14/75

URTEIL

Verkündet am

14. Februar 1977
K a u f m a n n ,
Justizsekretärin

in dem Rechtsstreit

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

der V[REDACTED]-Feuer-Versicherung AG, vertreten durch ihren
Vorstandsvorsitzenden Generaldirektor Heinz Sch[REDACTED], J[REDACTED]-
[REDACTED] 1 - 3, H[REDACTED],

Klägerin und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

gegen

1. die L e [REDACTED] AG, vertreten durch ihren
Vorstandsvorsitzenden Generaldirektor W. Ha[REDACTED],
S[REDACTED]str. 26, D[REDACTED],
2. den Schiffsführer Max B r [REDACTED], L[REDACTED]-
Straße 42, B[REDACTED],

Beklagten und Revisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofes hat auf die mündliche Verhandlung vom 14. Februar 1977 durch den Vorsitzenden Richter Stimpel und die Richter Fleck, Dr. Bauer, Dr. Kellermann und Bundschuh

für Recht erkannt:

Die Revision gegen das Urteil des Schifffahrts-
obergerichts Karlsruhe vom 10. Dezember 1974
- U 4/74 Sch - wird auf Kosten der Klägerin
zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Am 2. Februar 1971 fuhr MS "L [REDACTED]" (71,28 m lang; 9,33 m breit; 1.022 t; 630 PS), das die Klägerin gegen die Gefahren der Schifffahrt versichert hat, auf dem Neckar mit einer Ladung von 921 t Bimskies zu Berg. Gegen 13 Uhr kam ihm oberhalb der Schleuse Hirschorn das leere MS "H [REDACTED]" (74,88 m lang; 8,20 m breit; 998,5 t; 635 PS) entgegen, dessen Eigner die Beklagte zu 1 ist und das von dem Beklagten zu 2 verantwortlich geführt wurde. Auf Höhe von Neckar-km 49,050 bis 49,100 stießen die beiden Fahrzeuge mit den Vorschiffen in der rechten Flußhälfte am oberen Ende einer starken Linkskrümmung des Flusses zusammen.

Die Klägerin nimmt - aus übergegangenem Recht - die Beklagten in Höhe des Kollisionsschadens der Interessenten des MS "L [REDACTED]" in Anspruch. Sie hat beantragt,

- 3 -

die Beklagten als Gesamtschuldner zur Zahlung von 26.718,19 DM nebst Zinsen zu verurteilen, die Beklagte zu 1 lediglich dinglich mit MS "H[REDACTED]" und persönlich im Rahmen des § 114 BinnSchG haftend. Nach ihrer Ansicht hat der Beklagte zu 2 den Schiffszusammenstoß verschuldet. MS "L[REDACTED]" sei nach Verlassen der auf der linken Flußseite befindlichen Schleuse Hirschhorn in der rechten Flußhälfte zu Berg gefahren und habe dem entgegenkommenden MS "H[REDACTED]" durch das Zeigen der blauen Seitentafel die Weisung erteilt, an der Steuerbordseite vorbeizufahren; der Talfahrer habe die Weisung jedoch nicht befolgt; vielmehr habe er seinen bis dahin in der linken Flußhälfte verlaufenden Kurs etwa 200 m vor der Begegnung hart nach Steuerbord geändert und sei dadurch in den Kurs des MS "L[REDACTED]" geraten.

Demgegenüber haben die Beklagten behauptet, der Bergfahrer habe MS "H[REDACTED]" die Weisung erteilt, an der Backbordseite vorbeizufahren. Nur deshalb habe dieses Fahrzeug den Kurs aus der linken Flußhälfte zum rechten Ufer hin geändert. Da jedoch unmittelbar danach MS "L[REDACTED]", das sich bis dahin in der linken Flußhälfte gehalten habe, ebenfalls hart zum rechten Ufer hin abgegangen sei, sei es zu der Kollision gekommen.

Die Beklagte zu 1 hat MS "H[REDACTED]" in Kenntnis der Klageforderung zu neuen Reisen ausgesandt.

Das Schifffahrtsgericht und das Schifffahrtsobergericht haben die Klage abgewiesen. Mit der Revision, deren Zurückweisung die Beklagten beantragen, verfolgt die Klägerin den Klageanspruch weiter.



Entscheidungsgründe:

1. Nach Ansicht des Berufungsgerichts trifft den Beklagten zu 2 kein Verschulden an dem Schiffszusammenstoß. Das ergebe eindeutig der Unfallhergang. Danach seien die Kurse des MS "L[REDACTED]" und des MS "H[REDACTED]" zunächst in der linken Flußhälfte verlaufen. Als sie noch 300 bis 200 m voneinander entfernt gewesen seien, habe der Talfahrer den Kurs in die rechte Flußhälfte geändert, weil der Bergfahrer keine blaue Seitenflagge (oder -tafel) gezeigt und damit die Weisung gegeben habe, an seiner Backbordseite vorbeizufahren (§ 38 Nr. 2 BinnSchStrO 1966). Unmittelbar darauf sei jedoch MS "L[REDACTED]" auf Höhe von Neckar-km 48,900 bis 49,000 selbst hart in Richtung des rechten Ufers gelaufen; erst hierbei habe es die blaue Seitentafel beigelegt. Dadurch sei es in der rechten Flußhälfte bei Neckar-km 49,050 bis 49,100 zu der Kollision gekommen, die mit Rücksicht auf den geringen Abstand der beiden Fahrzeuge bei der Kursänderung des MS "L[REDACTED]" und den bereits zuvor von MS "H[REDACTED]" eingeschlagenen Steuerbordkurs für den Talfahrer unabwendbar gewesen sei.

2. Die Revision meint, den Beklagten zu 2 treffe entgegen der Ansicht des Berufungsgerichts auch dann ein Verschulden an dem Schiffszusammenstoß, wenn man von dem festgestellten Unfallverlauf ausgehe. Ihm sei vorzuwerfen, daß er sich vor der Kursänderung seines Fahrzeugs nach Steuerbord nicht mit dem Bergfahrer über den Begegnungskurs verständigt und den Kurswechsel nicht durch Schallzeichen begleitet habe. Zwar sei im allgemeinen der Talfahrer nach Weisung des Begegnungskurses

durch den Bergfahrer nicht verpflichtet, sich mit diesem über die Art der Begegnung zu verständigen, ehe er die Weisung befolge, und einen infolge der Weisung notwendigen Kurswechsel durch Schallzeichen anzuzeigen. Hier hätten das jedoch die besonderen Umstände des Falles geboten. Da die Schleuse Hirschhorn am unteren Ende der starken Linkskrümmung des Neckars auf der linken Flußseite liege, verlaufe der übliche Kurs der Talfahrt oberhalb der Schleuse in der linken Flußhälfte, wogegen die Bergfahrt nach dem Verlassen der Schleuse zum rechten Ufer hinübergehe, also durch den Hang fahre, und der Talfahrt die blaue Seitenflagge zeige, damit sie an der Steuerbordseite passiere. Deshalb sei die Weisung des MS "L[REDACTED]" an MS "H[REDACTED]", an der Backbordseite vorbeizufahren, unüblich und fehlerhaft gewesen und habe dem Talfahrer keinen geeigneten Weg freigelassen, nämlich den Weg zum linken Ufer zu der am unteren Ende der Linkskrümmung befindlichen Schleuse. Mit Rücksicht darauf hätte der Beklagte zu 2, der mit den üblichen Kursen von Berg- und Talfahrt im Unfallbereich vertraut gewesen sei, MS "L[REDACTED]" auf die fehlerhafte Kursweisung aufmerksam machen und eine Verständigung über die Art der Begegnung durch Schallzeichen herbeiführen müssen, zumal nicht auszuschließen gewesen sei, daß der Bergfahrer nur aus Unaufmerksamkeit zu lange ohne blaue Seitenflagge am linken Ufer blieb oder sich wegen der üblichen Kurse im unklaren befand. Ferner hätte der Beklagte zu 2, wenn dann der Bergfahrer an dem Kurs in der linken Flußhälfte immer noch festgehalten hätte, den Kurswechsel seines Fahrzeugs mit Schallzeichen begleiten müssen, um angesichts der fehlerhaften Kursweisung des MS "L[REDACTED]" die Möglichkeit einer Rückkehr auf den üblichen Kurs während der Begegnung praktisch auszuschließen.

Mit diesen Ausführungen vermag die Revision ein Verschulden des Beklagten zu 2 an der Kollision nicht darzutun. Dabei kann offen bleiben, ob oder welche Maßnahmen der Beklagte zu 2 hätte ergreifen müssen, wenn die Weisung des MS "L[REDACTED]", an der Backbordseite vorbeizufahren, fehlerhaft gewesen wäre. Denn das war nicht der Fall. Zwar trifft es nach dem angefochtenen Urteil zu, daß wegen der Lage der Schleuse Hirschhorn auf der linken Flußseite am unteren Ende einer starken Linkskrümmung des Neckars der Kurs der Talfahrt üblicherweise im linken Teil des Fahrwassers verläuft, wogegen die Bergfahrt nach dem Verlassen der Schleuse gewöhnlich auf die rechte Fahrwasserseite hinübergeht, dort ihren Weg fortsetzt und mit der Talfahrt Steuerbord an Steuerbord begegnet. Das allein machte aber die Weisung des MS "L[REDACTED]" an MS "H[REDACTED]", an der Backbordseite zu passieren, nicht bereits fehlerhaft. Denn diese Frage ist nicht danach zu beurteilen, ob der MS "H[REDACTED]" gewiesene Begegnungskurs dem üblichen Weg der Talfahrt entsprach, sondern ob dieser Kurs MS "H[REDACTED]" unter Berücksichtigung der örtlichen Umstände und des übrigen Verkehrs einen geeigneten Weg freiließ. Das folgt aus der Vorschrift des § 38 Nr. 1. Abs. 1 Satz 2 BinnSchStrO 1966 - jetzt: § 6.04 Nr. 1 BinnSchStrO 1971 -, die der Bergfahrt bei der Festlegung des Begegnungskurses lediglich zur Pflicht macht, der Talfahrt einen geeigneten Weg freizulassen. Demgemäß hat der Senat schon mehrfach ausgesprochen, daß der Bergfahrer dem Talfahrer einen vom üblichen Kurs abweichenden Weg weisen darf, sofern er für diesen geeignet ist, d.h. wenn hierdurch keine Gefahrenlage entsteht (Urt. v. 27. 4. 61 - II ZR 156/59, VersR 1961, 532, 533; Urt. v. 11. 7. 63 - II ZR 107/62, VersR 1963, 825, 826).

Etwas anderes besagt auch nicht, wie die Revision anscheinend meint, das Senatsurteil v. 19. 11. 73 - II ZR 96/72 - LM BinnSchStrO 1966 Nr. 4 = VersR 1974, 237/238, das im übrigen den Fall betraf, ob der Bergfahrer dem Talfahrer die tiefe Seite des Fahrwassers (Grube) nicht zu überlassen brauchte (vgl. § 38 Nr. 1 Abs. 2 BinnSchStrO 1966), wenn sich an einer schwierigen Stelle aus Sicherheitsgründen eine entsprechende Übung gebildet hatte. Daß aber MS "L[REDACTED]" dem Talfahrer für die Begegnung keinen gefahrlosen Weg gewiesen hat, läßt sich weder dem angefochtenen Urteil noch dem Vorbringen der Klägerin in den Vorinstanzen entnehmen. Zwar wäre das Befolgen der Kursweisung des Bergfahrers für MS "H[REDACTED]" nicht risikolos gewesen, wenn es nach dem Passieren an der Backbordseite des MS "L[REDACTED]" nur unter Gefahr auf seinen ursprünglichen, durch die Lage der Schleuse Hirschhorn gebotenen Kurs hätte zurückkehren können. Hierfür ist jedoch kein Anhalt gegeben, zumal der Begegnungsort sich etwa am oberen Ende der starken Linkskrümmung befunden hat und damit noch gut einen Kilometer vom oberen Molenkopf der bei Neckar-km 47,74 liegenden Schleuse (vgl. hierzu die Angaben im Westdeutschen Schifffahrts- und Hafenkalender - WESKA) entfernt war. Hatte aber MS "I[REDACTED]" mit der MS "H[REDACTED]" gewiesenen Backbordbegegnung diesem Fahrzeug einen geeigneten Weg freigelassen, so bestand für den Talfahrer kein Anlaß, sich vor dem Befolgen der Weisung mit dem Bergfahrer, dessen Kurs der eigenen Weisung entsprach und an die er überdies nach § 37 Nr. 3 BinnSchStrO 1966 selbst gebunden war, noch ausdrücklich über die Art der Begegnung durch Schallzeichen zu verständigen oder die Steuerbordkursänderung durch Schallzeichen zu begleiten. Zudem hätte die Abgabe von Schallzeichen seitens des Talfahrers die - nach der klaren Kursweisung des Bergfahrers - eindeutige Lage verwirren können, da die Zeichen bei dem Bergfahrer, dessen

Kurs und Sichtzeichen wegen der starken Linkskrümmung des Neckars für den Talfahrer erst auf kurze Entfernung erkennbar waren, den unrichtigen Eindruck hervorrufen konnten, der Talfahrer habe die ihm erteilte Kursweisung nicht erkannt oder befinde sich aus sonstigen Gründen im unklaren darüber, an welcher Seite des Bergfahrers er vorbeizufahren habe.

3. Da das angefochtene Urteil auch sonst keinen Rechtsfehler erkennen läßt, kann die Revision keinen Erfolg haben.

Stimpel

Fleck
Kellermann

Dr. Bauer
Bundschuh