

2

Nachschlagewerk: ja

BGHZ: nein

RheinSchPVO (1954) § 38

Zum Verhalten eines Bergfährers, der zwischen zwei
Talfahrern hindurchfahren will.

BGH, Urt. v. 25. Januar 1971 - II ZR 16/69 - Rheinschiffahrts-
obergericht Köln
Rheinschiffahrts-
gericht Duisburg-
Ruhrort

4
2

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 16/69

URTEIL

Verkündet am

25. Januar 1971

Kaufmann,

Justizangestellte

als Urkundsbeamter

der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

1. der Etablissements E [REDACTED], A [REDACTED], B [REDACTED]-An [REDACTED]-
[REDACTED] (Belgien), F [REDACTED] van H [REDACTED] [REDACTED], vertreten
durch ihren Vorstand J.R. C [REDACTED], Sch [REDACTED]/Antwerpen,
P [REDACTED] [REDACTED],
2. des Schiffsführers von MS "E [REDACTED] X", Ev [REDACTED] L [REDACTED],
An [REDACTED],

Beklagten und Revisionskläger,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

gegen

den Schiffversicherungsverein auf Gegenseitigkeit
Al [REDACTED]/S [REDACTED], Ha [REDACTED] [REDACTED], Al [REDACTED] Straße [REDACTED], V,
vertreten durch den Vorstand Fritz Bu [REDACTED],

Kläger und Revisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

- 2 -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 25. Januar 1971 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Dr. Kuhn und der Bundesrichter Liesecke, Stimpel, Dr. Bauer und Dr. Kellermann

für Recht erkannt:

Die Revision der Beklagten gegen das Urteil des Rheinschiffahrtsobergerichts Köln vom 29. November 1968 wird zurückgewiesen. Die Beklagten haben als Gesamtschuldner die Kosten der Revision zu tragen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Der Kläger hat TMS "Bi [REDACTED] II" (1.198 t) gegen die Gefahren der Schifffahrt versichert. Die Beklagte zu 1 ist Eignerin des MS "E [REDACTED] X" (639t). Der Beklagte zu 2 hat dieses Schiff am 20. November 1965 verantwortlich geführt.

An diesem Tage fuhr MS "E [REDACTED] X" auf dem Rhein zu Be [REDACTED]. Unterhalb von Gö [REDACTED] bei km 820,5 stieß das Fahrzeug in der rechten Seite des Fahrwassers mit dem Backbordvorschiff gegen das Backbordvorschiff des TMS "Bi [REDACTED] II". Das TMS kam leer zu Tal und war gerade dabei, die 118 m lange Schubeinheit "Ma [REDACTED] Co-



██████" an deren Backbordseite zu überholen. Durch den Zusammenstoß geriet das TMS gegen das Achterschiff des Schubbootes der Schubeinheit. Sämtliche unfallbeteiligten Fahrzeuge wurden, teilweise nicht unerheblich, beschädigt.

Der Kläger nimmt - aus abgetretenem und übergegangenem Recht - die Beklagten als Gesamtschuldner, die Beklagte zu 1 dinglich haftend mit MS "E██████ X" und im Rahmen des § 114 BSchG auch persönlich haftend, in Höhe von 35.449 DM in Anspruch. Er wirft dem Bergfahrer vor, er habe erst in einer Entfernung von weniger als 200 m das Blinklicht für eine Steuerbordbegegnung gezeigt und den Kurs von der Strommitte in die rechte Fahrwasserhälfte gerichtet, wo sich die Schubeinheit und etwa 20 m backbords daneben TMS "Bi██████ II" befunden hätten.

Die Beklagten haben Klagabweisung beantragt. Nach ihrem Vorbringen ist TMS "Bi██████ II" zunächst linksrheinisch mit eingeschaltetem Blinklicht gefahren. MS "E██████ X" habe auf eine Entfernung von 400 m das Blinklicht gezeigt und zwischen der Schubeinheit und TMS "Bi██████ II" hindurchfahren wollen. Das sei mißlungen, weil das TMS den Kurs plötzlich nach Steuerbord geändert habe.

Die Beklagte zu 1 hat MS "E██████ X" in Kenntnis der Klageforderung zu neuen Reisen ausgesandt.

Beide Vorinstanzen haben die Klage dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Mit der Revision verfolgen die Beklagten den Antrag auf Klagabweisung weiter. Der Kläger beantragt, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

Das Berufungsgericht wirft dem Beklagten zu 2 vor, das Blinklicht erst so spät eingeschaltet zu haben, daß TMS "Bi[REDACTED] II" den Kurs auf die von dem Bergfahrer verlangte Steuerbordbegegnung nicht mehr habe einrichten können. Hierbei geht es von den Angaben des Beklagten zu 2 vor der Wasserschutzpolizei aus, die Schubeinheit sei noch etwa 300 m, TMS "Bi[REDACTED] II" noch etwa 400 m entfernt gewesen, als er das Blinklicht eingeschaltet und den Kurs des bis dahin Strommitte fahrenden MS "E[REDACTED] X" nach backbord gerichtet habe. Es stellt fest, die Schubeinheit sei mit einer Geschwindigkeit von 24 km/st (= 400 m/min), TMS "Bi[REDACTED] II" noch etwas schneller zu Tal gefahren. Nehme man zugunsten des Bergfahrers eine Geschwindigkeit von nur 5 km/st. (= 83 m/min) an, so habe zwischen dem Einschalten des Blinklichts und dem Zusammenstoß eine Zeitspanne von weniger als einer Minute bestanden. In einem derart knappen Zeitraum habe TMS "Bi[REDACTED] II" der Kursweisung des Bergfahrers nicht mehr folgen können. Das Schiff sei zwar zunächst im linken Teil des Fahrwassers gefahren. Bei Einschalten des Blinklichts auf MS "E[REDACTED] X" habe sich jedoch seine Führung bereits auf die ursprüngliche Weisung des Bergfahrers, an dessen Backbordseite vorbeizufahren, eingestellt gehabt und das Schiff nach Steuerbord gezogen. Daß auf TMS "Bi[REDACTED] II" das Blinklicht gezeigt worden sei, sei nicht bewiesen. Auch sei nicht festzustellen, daß TMS "Bi[REDACTED] II" die Schubeinheit nicht habe überholen dürfen.

Die Revision greift diese Ausführungen ohne Erfolg an.

Nach § 38 Nr. 1 Satz 1 RheinSchPVO (1954) weisen beim Begegnen die Bergfahrer den Talfahrern den Weg. Lassen sie die Talfahrer beim Begegnen an Backbord vorbeifahren, so geben sie keine Zeichen (§ 38 Nr. 2). Weisen sie den Talfahrern den Weg für eine Steuerbordbegegnung, so müssen sie rechtzeitig die in § 38 Nr. 3 vorgeschriebenen Zeichen zeigen. Rechtzeitig geben sie die Zeichen aber nur dann, wenn sie diese so frühzeitig zeigen, daß sich die Talfahrer ohne Gefahr, insbesondere ohne unvermittelte Kursänderung, auf den ihnen gewiesenen Begegnungskurs einstellen können (vgl. Kahlitz, Verkehrsrecht auf Binnenwasserstraßen Bd. II § 38 RheinSchPVO Anm. 8). Für die Frage der Rechtzeitigkeit eines Zeichens nach § 38 Nr. 3 kommt es daher auf die jeweiligen Umstände des Einzelfalles an. Zu Recht hat deshalb das Berufungsgericht im Streitfall diese Frage auch unter Berücksichtigung der Kurse und der Geschwindigkeiten der sich begegnenden Fahrzeuge im Zeitpunkt des Einschaltens des Blinklichts auf MS "E█████ X" geprüft. Wenn es sodann in eingehender Würdigung aller in Betracht kommenden Umstände zu der Auffassung gelangt ist, MS "E█████ X" habe das Blinklicht verspätet gezeigt, so lassen seine Ausführungen keinen Rechtsfehler erkennen. Die hiergegen gerichteten Angriffe der Revision gehen von der irrtümlichen Erwägung aus, ein Begegnungssignal, das auf eine Entfernung von 400 m gegeben werde, sei immer rechtzeitig. Sie übersehen außerdem die Feststellung des Berufungsgerichts, daß TMS "Bi██████ II" bereits mit Steuerbordkurs fuhr, als auf dem Bergfahrer das Blinklicht eingeschaltet wurde (BU. S. 16 Mitte). Sie beachten ferner nicht hinreichend, daß die Geschwindigkeiten der beiden Talfahrer nicht außergewöhnlich waren (BU. S. 13 Mitte), der Bergfahrer deshalb mit solchen Geschwindigkeiten der Talfahrer rechnen mußte.

Den rechtlich zutreffenden Ausführungen des Berufungsgerichts zur Verletzung des § 38 Nr. 3 RheinSchPVO (1954) durch den Beklagten zu 2 steht auch nicht, wie die Revision weiter rügt, der Umstand entgegen, daß MS "E[REDACTED] X" den Raum zwischen der Schubeinheit und TMS "Bi[REDACTED] II" für die Begegnung benutzen, mithin eine Zwischendurchfahrt vornehmen wollte. Die Revision verkennt in diesem Zusammenhang die Bedeutung, die man auf TMS "Bi[REDACTED] II" dem Verhalten des MS "E[REDACTED] X" beizulegen hatte.

Nach den Ausführungen im angefochtenen Urteil ist es zwischen den Parteien unstreitig, daß TMS "Bi[REDACTED] II" und die Schubeinheit zunächst im linksrheinischen Fahrwasser zu Tal kamen, wobei die Schubeinheit seitlich etwas mehr nach rechtsrheinisch hin versetzt war. Den Feststellungen des Berufungsgerichts über die Geschwindigkeiten der beiden Talfahrer und ihre Lage im Zeitpunkt des Zusammenstoßes zwischen dem Bergfahrer und TMS "Bi[REDACTED] II" ist außerdem zu entnehmen, daß dieses Schiff allenfalls mit einem geringen Abstand hinter der Schubeinheit herfuhr. Bei einer solchen Fahrweise der beiden Talfahrer hatte die Führung des TMS "Bi[REDACTED] II" zunächst aber keinen Anlaß zu der Annahme, das in Strommitte zu Bekommende MS "E[REDACTED] X" wolle eine Zwischendurchfahrt vornehmen. An dieser Beurteilung der Verkehrslage konnte sich für die Führung des TMS "Bi[REDACTED] II" dadurch nichts ändern, daß die Schubeinheit im Hinblick auf die Kursweisung des - zunächst keine Zeichen gebenden - Bergfahrers, an seiner Backbordseite vorbeizufahren, den Kurs nach Steuerbord in den rechten Teil des Fahrwassers richtete und sich dadurch der seitliche Abstand zwischen den beiden Talfahrern vergrößerte. Dies wäre erst dann der Fall gewesen, wenn nunmehr der Bergfahrer durch eine leichte,

die Ausweichbewegung der Schubeinheit unterstützende Kursänderung nach Steuerbord in die linke Fahrwasserhälfte und durch Zeigen des Blinklichts beiden Talfahrern deutlich gemacht hätte, daß er mit der Schubeinheit die dieser gewiesene Backbordbegegnung, mit TMS "Bi [REDACTED] II" hingegen eine Steuerbordbegegnung durchführen wolle. Wenn der Bergfahrer statt dessen zunächst seinen bisherigen Kurs beibehielt und kein Blinklicht zeigte, so mußte die Führung des TMS "Bi [REDACTED] II" dieses Verhalten dahin verstehen, daß er auch ihr den Weg für eine Backbordbegegnung wies. Die gegenteilige Auffassung der Revision läßt sich nicht auf die Aussage des Zeugen Bin [REDACTED] (Schiffsführer der Schubeinheit) vor der Wasserschutzpolizei stützen, weil das Berufungsgericht, was die Revision nicht beachtet, dessen Angaben über die Fahrweise der beiden anderen Fahrzeuge im Revier für nicht glaubwürdig gehalten hat (BU. S. 13 oben). Sie läßt sich ferner nicht mit dem von der Revision angeführten Satz begründen, die Kursweisung des MS "E [REDACTED] X" nach § 38 Nr. 2 habe sich nach ständiger Schifffahrtspraxis lediglich auf den ersten Gegenfahrer, die Schubeinheit, bezogen. Ein solcher Satz kann jedenfalls dann nicht zur Anwendung kommen, wenn, wie hier, bei zwei zumindest nahe aufeinander folgenden Talfahrern die Sicherheit des Verkehrs es gebietet, den Begegnungskurs für den zweiten Talfahrer bereits vor der Vorbeifahrt des ersten Talfahrers festzulegen.

Mußte die Führung des TMS "Bi [REDACTED] II" aus dem Verhalten des Bergfahrers aber entnehmen, daß er auch ihr die Weisung erteilte, an seiner Backbordseite vorbeizufahren, so war das nachfolgende Einschalten des Blinklichts auf MS "E [REDACTED] X" nicht nur verspätet, sondern, wie sich aus § 37 Nr. 3 RheinSchPVO (1954) ergibt, auch unzu-

lässig. Letzteres trifft weiter für die Kursänderung des MS "E[REDACTED] X" nach Backbord zu. Aus dieser Sicht gehen außerdem alle Angriffe der Revision gegen die Verneinung einer schuldhaften Handlungsweise der Führung des TMS "Bi[REDACTED] II" durch das Berufungsgericht ins Leere. Nicht ersichtlich ist schließlich, inwiefern dem Kläger die Beweislast dafür obliegen soll, daß das Blinklicht auf TMS "Bi[REDACTED] II" nicht eingeschaltet gewesen ist. Die gegenteilige Behauptung der Beklagten betrifft die Frage eines etwaigen Mitverschuldens der Führung dieses Schiffes. Dafür sind diese aber beweispflichtig.

Dr.Kuhn Liesecke Stimpel Dr.Bauer Dr.Kellermann