

Nachschlagewerk: ja
BGHZ: nein
BGHR: ja

18

RheinSchPV 1983 i.d.F. v. 16. August 1983, BGBI. I 1145
(Anlagenband)

Befolgt der Talfahrer den ihm vom Bergfahrer für eine Begegnung gewiesenen Weg nicht, so hat er zu beweisen, daß ihm dieser keinen geeigneten Weg für die Vorbeifahrt freigelassen hat oder sonst Umstände vorgelegen haben, die es ihm erlaubten, nach § 1.05 RheinSchPV von der Vorschrift des § 6.04 Nr. 5 Halbs. 1 RheinSchPV abzuweichen.

BGH, Urt. v. 28. November 1988 - II ZR 28/88 - Rheinschiff-
fahrtsober-
gericht
Karlsruhe
Rheinschiff-
fahrtsgericht
Mannheim

BUNDESGERICHTSHOF

18

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 28/88

URTEIL

Verkündet am:
28. November 1988
Spengler
Justizangestellte
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der Vereniging "O[REDACTED]" O[REDACTED] V[REDACTED] van S[REDACTED],
vertreten durch die Vorstandsmitglieder S[REDACTED] und H[REDACTED],
Postbus [REDACTED], [REDACTED] AH G[REDACTED] (Niederlande),

Klägerin und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigte: Rechtsanwälte Prof. Dr. [REDACTED]
und Dr. [REDACTED] -

g e g e n

1. die K[REDACTED] AG B[REDACTED], vertreten durch den Direktor R. R[REDACTED]
T[REDACTED], M[REDACTED] (Niederlande),
2. den Schiffsführer Josefus G[REDACTED] Wilhelmus V[REDACTED],
S[REDACTED] Straat [REDACTED], [REDACTED] CL E[REDACTED] (Niederlande),

Beklagten und Revisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigte: Rechtsanwälte Dr. [REDACTED] und
Dr. [REDACTED] -

WI

18

- 2 -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofes hat auf die mündliche Verhandlung vom 28. November 1988 durch den Vorsitzenden Richter Dr. Kellermann und die Richter Dr. Bauer, Röhricht, Dr. Henze und Stodolkowitz

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Klägerin wird das Urteil des Rheinschiffahrtsobergerichts Karlsruhe vom 22. Dezember 1987 aufgehoben. Die Sache wird zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung - auch über die Kosten des Revisionsverfahrens - an das Rheinschiffahrtsobergericht zurückverwiesen.

Von Rechts wegen

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
[\(mobile App\)](#)



Tatbestand:

Die Klägerin ist Versicherer des MS "M■■■■ E■■" (105 m lang; 12 m breit; 2.633 t; 1.440 PS). Die Beklagte zu 1 ist Eignerin des MTS "K■■■■" (110 m lang; 9,5 m breit; 2.497 t; 1.200 PS). Der Beklagte zu 2 war am 10. Oktober 1984 Schiffsführer dieses Fahrzeugs. An diesem Tag fuhr MS "M■■■■ E■■" gegen 18 Uhr auf dem Rhein in der Ortslage Mannheim/Ludwigshafen leer zu Berg. In Höhe der Einfahrt zum Ludwigshafener Kaiserwörth-Hafen begegnete es dem unbeladen zu Tal kommenden MTS "K■■■■". Dabei stießen die Fahrzeuge rechtsrheinisch bei Strom-km 421,5 Kopf auf Kopf zusammen.

Die Klägerin nimmt - aus übergegangenem Recht - die Beklagten in Höhe des Unfallschadens der Interessenten des MS "M■■■■ E■■" in Anspruch. Nach ihrer Behauptung hat MS "M■■■■ E■■" den rechtsrheinischen Schnepfengrund umfahren, dabei einen Seitenabstand von 40 bis 50 m zum rechten Ufer eingehalten und dem Talfahrer durch Zeigen der blauen Seitenflagge sowie des weißen Funkellichts den Weg zu einer Steuerbordbegegnung gewiesen. Dieser habe die genannten Zeichen ebenfalls gezeigt und sich zunächst auch linksrheinisch gehalten. Jedoch habe er kurz vor der Vorbeifahrt den Kurs hart nach Steuerbord geändert. Dadurch sei es - für MS "M■■■■ E■■" unvermeidbar - zur Kollision gekommen. Die Klägerin hat beantragt,

- a) die Beklagten als Gesamtschuldner zur Zahlung von 93.752,34 hfl nebst Zinsen zu verurteilen, die Beklagte zu 1 dinglich haftend mit MTS "K[REDACTED]" und persönlich haftend im Rahmen des § 114 BinSchG,
- b) die Beklagten als Gesamtschuldner zur Zahlung weiterer 7.200,97 DM nebst Zinsen sowie weiterer Gerichtskosten des Verklarungsverfahrens H 4/84 BSch (Schiffahrtsgericht Mannheim) zu verurteilen, soweit diese nicht als Kosten des vorliegenden Rechtsstreits erstattungsfähig sind.

Die Beklagten haben zum Unfallhergang vorgetragen:

MS "M[REDACTED] E[REDACTED]" habe sich zunächst rechtsrheinisch gehalten, Zeichen für eine Steuerbordbegegnung jedoch nicht gegeben. Eine Anfrage des Beklagten zu 2 über Sprechfunk zum Begegnungskurs habe der Bergfahrer nicht beantwortet. Hingegen habe er plötzlich den Kurs zur Strommitte geändert. Darauf habe der Beklagte zu 2 das weiße Funkellicht des MTS "K[REDACTED]" ausgeschaltet und Steuerbordkurs für eine Backbordbegegnung eingeschlagen. Jetzt habe der Bergfahrer wieder einen rechtsrheinischen Kurs genommen und das weiße Funkellicht gezeigt. Trotz Maschinenmanöver habe der Beklagte zu 2 einen Zusammenstoß nicht mehr vermeiden können. Vorsorglich haben die Beklagten mit eigenen Schadensersatzansprüchen von 213.439,81 DM aufgerechnet.

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

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

Entscheidungsgründe:

Das angefochtene Urteil kann schon aus folgenden Gründen keinen Bestand haben.

Begegnen sich Berg- und Talfahrt auf dem Rhein, so müssen - von bestimmten vorliegend nicht interessierenden Ausnahmen abgesehen - die Bergfahrer den Talfahrern den Weg weisen und die Talfahrer die Weisung befolgen (§ 6.04 RheinSchPV 1983). Diese mit der Neufassung der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung Ende Dezember 1954 eingeführte Regelung (vgl. deren § 38 Nr. 1 und § 39 Nr. 1 sowie Wassermeyer, Der Kollisionsprozeß in der Binnenschiffahrt 4. Auflage S. 186) bezweckt, mehr Klarheit für die Begegnungskurse zwischen Berg- und Talfahrt zu schaffen (Wassermeyer a.a.O. S. 187) und damit die Sicherheit des Schiffsverkehrs zu erhöhen. Dieser Zweck legt es weiter nahe, daß die Talfahrer auch eine nicht sachgemäße oder an sich zeitiger gebotene Kursweisung der Bergfahrer befolgen müssen (vgl. Senatsurt. v. 19. Februar 1968 - II ZR 167/55, VersR 1968, 550, 551 und v. 25. November 1968 - II ZR 136/67, VersR 1969, 321, 322; vgl. weiter Wassermeyer a.a.O. S. 197). Das kann allerdings nicht gelten, wenn ein Bergfahrer entgegen § 6.04 Nr. 1 RheinSchPV 1983 (= § 38 Nr. 1 Satz 2 RheinSchPV 1954) keinen geeigneten Weg für den Talfahrer freigelassen hat oder wenn sonst Umstände vorliegen, die es der Talfahrt nach § 1.05 RheinSchPV 1983 (vgl. auch § 5 RheinSchPV 1954) erlauben, von der Kursweisung des Bergfahrers abzuweichen. Den Beweis dafür hat der Talfahrer zu erbringen (Senatsurt. v. 26. November 1964 - II ZR 55/63, LM RheinschiffahrtspolizeiVO v. 24.12.1954 Nr. 18/19 und v. 14. Juni 1965 - II ZR 220/63, VersR 1965, 757, 758).

Hier ist es nach dem Sachvortrag der Parteien zum Unfallhergang unbestritten, daß der Bergfahrer dem Talfahrer im Verlaufe der Annäherung die blaue Seitentafel und das weiße Funkellicht gezeigt, ihm also die Weisung erteilt hat, an der Steuerbordseite vorbeizufahren (§ 6.04 Nr. 3 RheinSchPV 1983). Dieser Weisung ist der Talfahrer, was ebenfalls unstreitig ist, nicht gefolgt. Es war deshalb Sache der Beklagten zu beweisen, daß der Bergfahrer dem MTS "K██████" - z.B. wegen einer nicht zeitig genug erteilten Kursweisung - keinen geeigneten Weg für eine Steuerbordbegegnung freigelassen hat oder daß die Führung des Talfahrers auf Grund besonderer Umstände die Kursweisung des Bergfahrers nicht hat befolgen können. Dazu gehörte der Beweis über den Längs- und Seitenabstand der beiden Fahrzeuge sowie deren Kurs und Geschwindigkeit beim Zeigen der blauen Seitentafel und des weißen Funkellichts durch den Bergfahrer. Denn erst dann läßt sich ausreichend sicher beurteilen, ob in dem Nichtbefolgen der Kursweisung des Bergfahrers durch den Beklagten zu 2 kein fehlerhaftes oder nicht vorwerfbares Verhalten gesehen werden kann.

Prüft man aus dieser Sicht die Ausführungen und Feststellungen des Berufungsgerichts zum Unfallhergang, insbesondere zum Längsabstand der beiden Fahrzeuge beim Zeigen der blauen Seitentafel und des weißen Funkellichts durch den Bergfahrer, so ist nicht auszuschließen, daß es die Beweislast der Beklagten verkannt hat und die Abweisung der Klage darauf beruht. So heißt es in dem angefochtenen Urteil zu Beginn der Entscheidungsgründe, daß "der der Klägerin (also dem Bergfahrer) obliegende Beweis für ihre Behauptung, der Unfall sei darauf zurückzuführen, daß die Schiffsführung des MTS 'K██████' bei einem höhenmäßigen Abstand

der Fahrzeuge von ca. 400 bis 600 m (die) von MS 'M[REDACTED] E[REDACTED]' gegebene Kursweisung zur Begegnung Steuerbord an Steuerbord mißachtet (habe), nicht geführt ist". Das wird "zusammenfassend" auf Seite 11 Abs. 2 des Berufungsurteils nochmals "festgestellt". Zwar heißt es dann weiter: "Vielmehr ist davon auszugehen, daß die Kursweisung erst erteilt wurde, als beide Fahrzeuge noch höhenmäßig etwa 200 m voneinander entfernt waren". Dieser Satz kann aber auf einer möglichen Verkennung der Beweislast der Beklagten durch das Berufungsgericht für die Umstände beruhen, die es dem Talfahrer erlaubt haben sollen, der Steuerbordkursweisung des Bergfahrers nicht nachzukommen, weshalb darin - entgegen der Revisionserwiderung - keine nach freier Würdigung des gesamten Inhalts der Verhandlungen und des Beweisergebnisses (vgl. § 286 ZPO) rechtlich einwandfrei getroffene Feststellung gesehen werden kann.

Danach bedarf die Sache erneuter Prüfung durch das Berufungsgericht. Bei der dortigen anderweiten Verhandlung wird die Klägerin Gelegenheit haben, auf ihre weiteren Bedenken gegen das angefochtene Urteil, insbesondere auf die von ihr erhobenen Verfahrensrügen, zurückzukommen.

Dr. Kellermann

Dr. Bauer

Röhricht

Dr. Henze

Stodolkowitz