

Nachschlagewerk: ja
BGHZ: nein
BGHR: ja

RheinSchPolVO 1981 v. 15. Juni 1981 §§ 1.04, 6.02

Zur Ausweich- und Beobachtungspflicht des Führers eines
Kleinfahrzeuges (hier: Paddelboot), der das Fahrwasser der
Großschiffahrt benutzt.

BGH, Urt. v. 7. November 1988 - II ZR 94/88 - Rheinschiffahrts-
obergericht Köln

Rheinschiffahrts-
gericht Duisburg-
Ruhrort

BUNDESGERICHTSHOF

14

IM NAMEN DES VOLKES

URTEIL

II ZR 94/88

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

in dem Rechtsstreit

Prof. Dr. Hubert K[REDACTED] K[REDACTED]-H[REDACTED]-Straße [REDACTED], D[REDACTED],

Kläger und Revisionskläger,

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

g e g e n

1. R[REDACTED] B[REDACTED] B.V., N[REDACTED] B[REDACTED]weg [REDACTED] LH H[REDACTED] Ido
A[REDACTED], vertreten durch Frau T. B[REDACTED] und Herrn C.
B[REDACTED],

2. Schiffsführer Johannes Hendrick H[REDACTED], G[REDACTED],
G[REDACTED]/Belgien,

Beklagte und Revisionsbeklagte,

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

WI

14

- 2 -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofes hat auf die mündliche Verhandlung vom 7. November 1988 durch den Vorsitzenden Richter Dr. Kellermann und die Richter Dr. Bauer, Brandes, Dr. Hesselberger und Röhricht

für Recht erkannt:

Auf die Rechtsmittel des Klägers werden das Urteil des Rheinschiffahrtsgerichts Duisburg-Ruhrort vom 18. Februar 1986 und das Urteil des Rheinschiffahrtsobergerichts Köln vom 15. Januar 1988 teilweise geändert.

1. Der Zahlungs- und der Schmerzensgeldanspruch des Klägers werden dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt.

2. Es wird festgestellt, daß die Beklagten als Gesamtschuldner verpflichtet sind, dem Kläger allen weiteren Schaden aus dem Unfall vom 10. August 1983 zu ersetzen.

3. Es wird ferner festgestellt, daß die Beklagten als Gesamtschuldner verpflichtet sind, der Gesellschaft zur F. der E. der Z. e.V. in D. allen weiteren Schaden aus dem Unfall des Klägers vom 10. August 1983 zu ersetzen, den diese dadurch erleidet, daß sie künftig bei unfallbedingtem Ausfall und weiteren unfallbedingten ärztlichen Behandlungen des Klägers auf Grund der Lohnfortzahlungs- und Beihilfepflicht Leistungen zu erbringen hat.

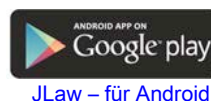
4. Die Beklagten haben als Gesamtschuldner die Kosten des Berufungs- und des Revisionsverfahrens zu tragen.

5. Die Sache wird zur Verhandlung und Entscheidung über den Betrag der vorstehend unter Nr. 1 bezeichneten Ansprüche an das Rheinschiffahrtsgericht Duisburg-Ruhrort zurückverwiesen.

Von Rechts wegen



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



Tatbestand:

Der Kläger fuhr am 10. August 1983 gemeinsam mit seiner Ehefrau und dem damals fünfjährigen Sohn Albert in einem Klepperfaltboot vom Typ "Romeo" bei sonnigem und klarem Wetter auf dem Rhein (Ortslage H[REDACTED]) zu Tal. Kurz nach 19 Uhr wurde das Faltboot beim Strom-km 729,35 von dem ebenfalls talwärts kommenden leeren MS "Libra" (80,05 m lang; 9,45 m breit; 2 x 365 PS) mit dem Vorschiff angefahren. Der Kläger erlitt erhebliche Verletzungen. Mit der Klage verlangt er - teilweise aus abgetretenem Recht - Schadensersatz von der Eignerin des MS "L[REDACTED]" (Beklagte zu 1) und dem Schiffsführer des Fahrzeugs am Unfalltag (Beklagter zu 2).

Nach der Behauptung des Klägers ist er mit dem Faltboot etwa 15 bis 20 m aus den rechtsrheinischen Kribben gefahren. Er habe sich mit seiner Frau regelmäßig nach Talfahrt umgesehen. MS "L[REDACTED]" habe er etwa 700 m oberhalb des Faltbootes ausgemacht bei linksrheinischem Kurs. Als er sich knapp eine Minute später wieder umgeschaut habe, sei das Schiff nunmehr jedoch rechtsrheinisch mit hoher Geschwindigkeit auf das Faltboot zugelaufen und habe es kurz danach überfahren. Der Kläger hat beantragt, die Beklagten als Gesamtschuldner zur Zahlung von 83.162,23 DM und eines angemessenen Schmerzensgeldes - jeweils nebst Zinsen - zu verurteilen, sowie festzustellen, daß sie als Gesamtschuldner verpflichtet sind, ihm selbst allen weiteren Unfallschaden zu ersetzen, ferner (seiner Arbeitgeberin) der Gesellschaft zur Förderung der

E[REDACTED] der Z[REDACTED] e.V. in D[REDACTED] allen Schaden, den diese künftig infolge unfallbedingter Lohn- und Beihilfezahlungen an ihn erleidet.

Nach dem Vortrag der Beklagten hat der Beklagte zu 2 mit MS "L[REDACTED]" den im Unfallbereich üblichen Übergang der Talfahrt von links- nach rechtsrheinisch gemacht. Dort sei der Kläger offenbar in Unkenntnis des Kurswechsels der Talfahrt mindestens 100 m von den Kribben entfernt mit dem Faltboot gefahren. Mangels ausreichender Orientierung nach hinten, habe er vor dem MS "L[REDACTED]" nicht mehr rechtzeitig ausweichen können. Allerdings habe man auf diesem Schiff das Faltboot übersehen. Daran treffe aber die Schiffsführung kein Verschulden. Das Boot sei infolge seiner grauen und blauen Farbe, einem tiefen Eintauchen in das Wasser und der Blendwirkung der Sonne mit stark reflektierenden Streifen auf der bewegten Wasseroberfläche (Windstärke: 3 Bft.) nur schwer erkennbar gewesen.

Nach Ansicht des Rheinschiffahrtsgerichts haben der Beklagte zu 2 und der Kläger den Unfall im Verhältnis von 2/5 zu 3/5 verschuldet. Das Rheinschiffahrtsobergericht hat ein Verschulden von 1/4 zu 3/4 angenommen. Demgemäß hat es den Zahlungsanspruch dem Grunde nach zu 1/4 und den Schmerzensgeldanspruch dem Grunde nach unter Berücksichtigung eines Mitverschuldens des Klägers in Höhe von 3/4 für gerechtfertigt erklärt; ferner hat es den beiden Feststellungsanträgen zu 1/4 stattgegeben. Mit der Revision, deren Zurückweisung die Beklagten beantragen, erstrebt der Kläger, daß er mit dem Zahlungs- und dem Schmerzensgeldanspruch dem Grunde nach

voll durchdringt und seinen Feststellungsanträgen in vollem Umfang stattgegeben wird.

Entscheidungsgründe:

Im Revisionsrechtszug ist außer Streit, daß der Beklagte zu 2 bei Beachtung seiner allgemeinen Sorgfaltspflicht (vgl. § 1.04 RheinSchPV 1981) das Faltboot des Klägers rechtzeitig hätte bemerken können und müssen, zumal er bei der Annäherung an die Unfallstelle, nicht unmittelbar in die bereits querab von seinem Fahrzeug stehende Sonne schauen mußte. Hingegen streiten die Parteien noch darum, ob den Kläger ein Mitverschulden an dem Unfall trifft und, falls das zu bejahen sein sollte, ob die Schuldverteilung durch das Berufungsgericht rechtlich fehlerfrei ist.

Nach den Ausführungen des sachverständig beratenen Berufungsgerichts hat der Abstand des Faltbootes zu der Uferlinie (gemeint ist die gedachte Verbindungslinie zwischen den rechtsrheinischen Kribbenköpfen - vgl. Gutachten des Sachverständigen Prof. Dr. Heuser Bl. 12 = GA. II 185) im Zeitpunkt der Anfahrt 65 m +/- 10 m (also mindestens 55 m) betragen. Bei einem solchen Benutzen des Fahrwassers der Großschiffahrt sei der Kläger besonders veranlaßt gewesen, diese ständig im Auge zu behalten, um rechtzeitig ausweichen zu können. Keinesfalls habe er sich bei der Annäherung des

MS "L[REDACTED]" damit beruhigen dürfen, den Talfahrer in noch 700 m Entfernung linksrheinisch gesehen zu haben. MS "L[REDACTED]" habe nach den Berechnungen des Sachverständigen immerhin eine Geschwindigkeit von rund 20 km/st relativ zum Wasser innegehabt. Außerdem habe sich das Fahrzeug in einem Bereich befunden, in dem die Talfahrt schiffahrtsüblich nach rechtsrheinisch wechsele. Darauf habe sich der Kläger einstellen müssen. Sollte ihm aber die Route der Talfahrt unbekannt gewesen sein, so habe er eine wesentlich gesteigerte Aufmerksamkeit auf sie richten müssen, zumal diese das voll besetzte Faltboot nur schwer habe ausmachen können und mit einer so leichtsinnigen, unaufmerksamen Fahrweise von Kleinschiffen kaum rechne.

Die Revision wendet sich mit Erfolg gegen die Ansicht des Berufungsgerichts, daß auch den Kläger ein Verschulden an dem Unfall trifft.

Nach § 6.02 Nr. 1 (der zum Unfallzeitpunkt geltenden) RheinSchPV 1981 mußten einzelne Kleinfahrzeuge (Fahrzeuge von weniger als 15 t Tragfähigkeit bzw. Wasserverdrängung - vgl. § 1 lit. i RheinSchPV 1981) allen übrigen Fahrzeugen den für deren Kurs und zum Manövrieren notwendigen Raum lassen; sie konnten nicht verlangen, daß diese ihnen ausweichen (ebenso § 6.02 Nr. 1 RheinSchPV in der seit 1. Oktober 1983 geltenden Fassung). Die Vorschrift räumte der Großschiffahrt gegenüber den Kleinfahrzeugen einen gewissen Vorrang ein (vgl. BGHZ 62, 146, 148/149; Bemm/Kortendick; Rheinschiffahrtspolizeiverordnung 1983 § 6.02 Rn. 3 ff.; vgl. auch Wassermeyer, Der Kollisionsprozeß

in der Binnenschifffahrt 4. Aufl. S. 169). Jedoch untersagte sie den Kleinfahrzeugen nicht schlechthin, auch das Fahrwasser der Großschifffahrt zu benutzen. Andererseits gab sie dieser nicht die Befugnis, den Kurs ohne jede Rücksicht auf Kleinfahrzeuge im Revier zu wählen (vgl. § 1.04 RheinSchPV 1981). Die Kleinfahrzeuge mußten allerdings auch auf eine vorschriftswidrige Fahrweise der Großschifffahrt reagieren und ausweichen (vgl. Senatsurt. v. 12. Dezember 1966 - II ZR 247/64, VersR 1967, 225, 226). Deshalb war (und ist) es für den Führer eines Kleinfahrzeuges geboten, die Großschifffahrt sorgfältig zu beobachten. Jedoch braucht er sein Augenmerk nicht immer ununterbrochen auf die Großschifffahrt zu richten. Vielmehr hängen Dauer und Umfang seiner Beobachtungspflicht von den jeweiligen Umständen des einzelnen Falles ab.

Hier hat MS "L[REDACTED]", als es sich noch etwa 700 m hinter dem Faltboot befunden hat, einen linksrheinischen Kurs gesteuert. Dem Schiff ist - unbestritten - zu diesem Zeitpunkt keine Bergfahrt mehr entgegengekommen. Allerdings hat das Berufungsgericht auf Grund einer Auskunft der Wasserschutzpolizei vom 12. August 1987 festgestellt, daß die Talfahrt zwischen Strom-km 728 und 730 üblicherweise von links- nach rechtsrheinisch wechselt. Der Anlaß hierfür dürfte darin bestehen, daß der Rhein anschließend eine ausgeprägte Linksbiegung macht, deren Hang rechtsrheinisch liegt (vgl. die Schifffahrts- und Industriekarte des Rheins - 1982 - Bl. 20/21). Jedoch ist den von keiner Seite angezweifelte Querschnitten des Rheins im Bereich der Unfallstelle (Anlagen 4 bis 7 zum Gutachten des Sachverständigen

Prof. Dr. Heuser) zu entnehmen, daß MS "Libra" den Seitenwechsel ohne weiteres innerhalb der rund 150 m breiten garantierten Fahrrinne hätte vornehmen können und damit mindestens 70 m von den rechtsrheinischen Kribbenköpfen entfernt geblieben wäre. Außerdem heißt es in der bereits erwähnten Auskunft der Wasserschutzpolizei, daß sich sowohl die Tal- als auch die Bergfahrt in Höhe von Strom-km 729,35 (Unfallstelle) zu 90 % im mittleren Drittel des Fahrwassers halten und die geringste während ihrer Beobachtung der Schifffahrt im Unfallbereich gemessene Entfernung eines Talfahrers zu der ersten unterhalb der rechtsrheinischen Fährrampe (Strom-km 729,35) befindlichen Radarstange 70 m war. Bei einem solchen Verhalten der Großschifffahrt brauchte der Kläger aber zunächst nicht damit zu rechnen, daß sich MS "L[REDACTED]" bei einem Uferwechsel in dem von anderen Schiffen freien Revier den rechtsrheinischen Kribbenköpfen unüblich bis auf etwa 55 m nähern und sein Faltboot überfahren werde, zumal sich kurz unterhalb der rechtsrheinischen Fährrampe eine Anlegestelle für Sportboote befunden hat, auf welche die Großschifffahrt auf Grund der allgemeinen Sorgfaltspflicht Rücksicht zu nehmen hatte und die außerdem wegen des sich an einem sonnigen Sommertag dort erfahrungsgemäß abspielenden Verkehrs besonderer Aufmerksamkeit bedurfte. Im Hinblick auf diese besonderen Gegebenheiten des Falles war der Kläger

nicht gehalten, wegen des zunächst linksrheinisch laufenden Talfahrers näher zu den rechtsrheinischen Kribbenköpfen beizugehen und sein Augenmerk ununterbrochen auf diesen zu richten. Die Vorinstanzen haben demnach dem Kläger zu Unrecht ein Mitverschulden an dem Unfall vorgeworfen.

Dr. Kellermann

Dr. Bauer

Brandes

Dr. Hesselberger

Röhricht