

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 96/69

URTEIL

Verkündet am

17. Mai 1971

H e i l ,
Justizhauptsekretär
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der H [REDACTED] B [REDACTED] Aktiengesellschaft, Abteilung Sch [REDACTED],
D [REDACTED]-R [REDACTED], Am V [REDACTED]-K [REDACTED], gesetzlich vertreten
durch ihren Vorstand Direktor Théodore K [REDACTED] und Direktor
Prof. Dr. Gerhard Re [REDACTED],

Klägerin und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

gegen

den Schiffseigentümer und Schiffsführer Lothar Kü [REDACTED],
Di [REDACTED] (N [REDACTED]), Ro [REDACTED]straße [REDACTED],

Beklagten und Revisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 17. Mai 1971 unter Mitwirkung der Bundesrichter Fleck, Rietschel, Dr. Schulze, Dr. Bauer und Dr. Kellermann

für Recht erkannt:

Die Revision gegen das Urteil des Rheinschiffahrtsobergerichts in Köln vom 9. Mai 1969 wird auf Kosten der Klägerin zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand

Die Klägerin ist Eignerin des TMS "Rö[REDACTED]" (997 t; 800 PS), ferner des MS "Ha[REDACTED] 105" (1.249 t; 2 x 715 PS), sowie der Schleppkähne "Ha[REDACTED] 92" (1.411 t), "Ha[REDACTED] 91" (1.408 t) und "Ha[REDACTED] 86" (970 t). Diese Fahrzeuge bildeten in der Reihenfolge ihrer Aufzählung einen Schleppzug, der am 19. Dezember 1966 auf dem Rhein in der Ortslage Dü[REDACTED]/Ha[REDACTED] unter der verantwortlichen Führung des Schiffers von TMS "Rö[REDACTED]" zu Berg fuhr. Gegen 7.30 Uhr begegnete der Schleppzug im Bereich einer starken Rechtskrümmung des Stromes dem zu Tal kommenden MS "Di[REDACTED]" (1.311 t; 800 PS). Dieses Fahrzeug gehört dem Beklagten und wurde von ihm an dem genannten Tage auch verantwortlich geführt. MS "Di[REDACTED]" passierte den Schleppzug zunächst an dessen Backbordseite, fuhr dann

- 3 -

zwischen SK "Ha[REDACTED] 92" und SK "Ha[REDACTED] 91" über die Stränge auf dessen Steuerbordseite, stieß dort mit dem Vordersteven gegen das Backbordvorschiff des - den Schleppzug auf dieser Seite überholenden - MS "Re[REDACTED]" (1.158 t; 500 PS), fiel anschließend mit dem Steuerbordhinterschiff gegen das Steuerbordvorschiff des SK "Ha[REDACTED] 91", schlug leck und sank bei km 740,3. Auch SK "Ha[REDACTED] 91" wurde bei dem Unfall nicht unerheblich beschädigt.

Die Klägerin, die ihren Unfallschaden auf insgesamt 42.990,60 DM beziffert, wirft dem Beklagten vor, er habe die rechtzeitig mit dem Blinklicht erteilte Weisung des TMS "Rö[REDACTED]", an der Steuerbordseite des Schleppzuges vorbeizufahren, zunächst nicht bemerkt und die Weisung nach dem Erkennen nicht befolgt. Weiter macht sie dem Beklagten zum Vorwurf, sein Fahrzeug vor der Begegnung mit den beiden letzten Anhängen des Schleppzuges nicht ständig gemacht und den Kurs nach Backbord gerichtet zu haben. Die Klägerin hat beantragt, den Beklagten zur Zahlung von 42.990,60 DM nebst Zinsen mit der Maßgabe zu verurteilen, daß er außer dinglich mit MS "Di[REDACTED]" auch persönlich im Rahmen des § 114 BinSchG hafte.

Der Beklagte hat Klagabweisung beantragt. Er räumt ein hälftiges Mitverschulden an dem Schiffsunfall ein und macht seinerseits dem Schleppzugführer zum Vorwurf, mit den drei ersten Fahrzeugen des Schleppzuges zu weit in der Mitte des Stromes gefahren zu sein, das Blinklicht zu spät gezeigt und keine Schallzeichen gegeben zu haben. Den Unfallschaden der Klägerin hält er lediglich in Höhe

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
[\(mobile App\)](#)



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

von 38.325,60 DM für nachgewiesen. Hiervon hat er die Hälfte = 19.167,80 DM mit seinen Schadensersatzansprüchen gegen die Klägerin und den Schleppzugführer verrechnet.

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

Beide Vorinstanzen sind der Auffassung, daß der Beklagte den Schiffsunfall zu 2/3 mitverschuldet habe. Hier- von ausgehend hat das Berufungsgericht den Klageanspruch - unter Abweisung im übrigen - "bis zu einem Betrage von 9.492,60 DM (2/3 von 42.990,60 DM = 28.660,40 DM abzüglich der von dem Beklagten verrechneten 19.167,80 DM) dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt". Mit der Revision verfolgt die Klägerin den abgewiesenen Teil der Klage weiter. Der Beklagte beantragt, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe

Das angefochtene Urteil hält im Ergebnis einer rechtlichen Nachprüfung stand.

I. Das Berufungsgericht macht dem Beklagten zum Vorwurf, die Kursweisung des TMS "Rö[REDACTED]", das während der Annäherung des MS "Di[REDACTED]" ununterbrochen das Blinklicht gezeigt habe, schuldhaft mißachtet zu haben. Hingegen hält es "nicht mit letzter Sicherheit für erwiesen", daß der Beklagte den Schiffsunfall nach dem Passieren des TMS "Rö[REDACTED]" noch hätte vermeiden können. Gegen diese Ausführungen ist aus Rechtsgründen nichts einzuwenden.

II. 1. Bei der Prüfung der Frage, ob auch den Schleppzugführer ein Verschulden an dem Unfall trifft, verneint das Berufungsgericht einen Verstoß gegen § 38 Nr. 3 b RheinSchPVO 1954. Ersichtlich lehnt es auch eine Verletzung des § 37 Nr. 2 oder Nr. 3 RheinSchPVO 1954 durch den Schleppzugführer ab. Jedoch macht es ihm zum Vorwurf, die Vorschrift des § 38 Nr. 4 RheinSchPVO 1954 nicht beachtet zu haben. Der Schleppzugführer sei gehalten gewesen, das in dieser Vorschrift zusätzlich vorgesehene Schallzeichen jedenfalls in dem Zeitpunkt zu geben, als MS "Di[REDACTED]" bis auf 200 m an TMS "Rö[REDACTED]" herangekommen gewesen sei. In diesem Zusammenhang hat das Berufungsgericht festgestellt, der Schleppzugführer habe spätestens auf diese Entfernung bemerkt, daß MS "Di[REDACTED]" genau auf den Kopf des TMS "Rö[REDACTED]" zuhalte, der Talfahrer müsse außerdem schon zuvor Kollisionskurs gefahren sein.

Die Revision wendet sich ohne Erfolg gegen die Auffassung des Berufungsgerichts, der Schleppzugführer habe gegen § 38 Nr. 4 RheinSchPVO 1954 verstoßen. Nach dieser Vorschrift müssen Bergfahrer zusätzlich bestimmte Schallzeichen geben, wenn zu befürchten ist, daß die Kursweisung der Bergfahrer nach § 38 Nr. 2 oder Nr. 3 RheinSchPVO 1954 von den Talfahrern nicht verstanden worden ist, oder wenn die Gefahr eines Zusammenstoßes besteht. Daß diese Voraussetzungen in einem Fall gegeben sind, in dem, wie hier, ein nahezu voll abgeladener, bei gutem Wasserstand mit etwa 3/4 der Maschinenkraft fahrender Talfahrer auf eine Entfernung von 200 m genau auf den Kopf des ersten Fahrzeugs eines Bergschleppzuges zuhält, kann ernstlich

nicht bezweifelt werden. Wenn die Revision meint, der Schleppzugführer habe mit einer Vorbeifahrt des MS "Di[REDACTED]" an der Backbordseite seines Zuges überhaupt nicht rechnen müssen, weil der Kurs des Schleppzuges, der in unmittelbarer Nähe eines dem rechten Ufer vorgelagerten Grundes verlaufen sei, ein solches Manöver des Talfahrers praktisch nicht erlaubt habe, so bedenkt sie nicht, daß ein Bergfahrer in keinem Falle untätig bleiben darf, sondern die in § 38 Nr. 4 RheinSchPVO 1954 vorgesehenen Schallzeichen geben muß, wenn Talfahrer seine Kursweisung nicht befolgen oder sonst durch ihren Kurs eine einwandfreie Begegnung gefährden. Denn in solchen Fällen ist stets zu befürchten, daß die Talfahrer die Kursweisung des Bergfahrers aus Unaufmerksamkeit oder aus anderen Gründen nicht bemerkt oder nicht verstanden haben. Auch läßt die Revision bei der Beurteilung des Verhaltens des Schleppzugführers außer Betracht, daß MS "Di[REDACTED]", wie der Schleppzugführer im Verklarungsverfahren ausgesagt hat, das Blinklicht des TMS "Rö[REDACTED]" nicht erwidert hat. Auch dies mußte den Schleppzugführer befürchten lassen, daß man auf dem Talfahrer das Blinklicht des TMS "Rö[REDACTED]" nicht wahrgenommen hatte. Damit mußte er um so mehr rechnen, weil einmal, wie den Ausführungen des Berufungsgerichts zu entnehmen ist, zahlreiche Landlichter den Talfahrer irritieren konnten, und zum anderen die Sicht des Talfahrers auf das Blinklicht des TMS "Rö[REDACTED]" dadurch erschwert oder sogar vorübergehend ausgeschlossen sein konnte, daß dieses Schiff dem Talfahrer beim Durchfahren der starken Rechtskrümmung des Stromes zeitweilig die Backbordseite zeigte, das Blinklicht aber auf der Steuerbordseite angebracht ist.

2. Zur Frage, ob das pflichtwidrige Unterlassen des Schleppzugführers für den Schiffszusammenstoß ursächlich war, hat das Berufungsgericht ausgeführt:

MS "Di[REDACTED]" hätte bei Abgabe eines Schallzeichens (nach § 38 Nr. 4 RheinSchPVO 1954) durch TMS "Rö[REDACTED]" bei einer Entfernung von 200 m den Kurs - gegebenenfalls unter gleichzeitiger nachhaltiger Herabsetzung seiner Geschwindigkeit - noch ändern und der Weisung, an der Steuerbordseite des Schleppzuges vorbeizufahren, folgen können. Dies gelte selbst dann, wenn der Talfahrer 200 m oberhalb von TMS "Rö[REDACTED]" bereits mit leichtem Steuerbordkurs gefahren sein sollte. Wenn der Talfahrer, nachdem seine Führung auf eine Entfernung von 200 - 300 m das Blinklicht des TMS "Rö[REDACTED]" bemerkt habe, unter Abgabe des Schallzeichens 1 x kurz eine Backbordbegegnung mit dem Schleppzug habe erzwingen wollen, so folge daraus nicht, daß er auch ein akustisches Kurszeichen des TMS "Rö[REDACTED]" mißachtet hätte. Jedenfalls hätte die Klägerin nicht den ihr obliegenden Beweis erbracht, daß der Verstoß des Schleppzugführers gegen § 38 Nr. 4 RheinSchPVO 1954 nicht für die streitige Havarie habe ursächlich werden können.

Diese Ausführungen erscheinen zunächst insoweit rechtlich nicht unbedenklich, als das Berufungsgericht - abweichend von der Vorschrift des § 734 HGB - eine Umkehrung der Beweislast angenommen hat (vgl. BGH VersR 1971, 437, 438). Auch hat das Berufungsgericht bei der Prüfung der Frage, ob der Talfahrer ein auf rund 200 m abgegebenes Schallzeichen des TMS "Rö[REDACTED]" befolgt

hätte, nicht das Vorbringen des Beklagten in Betracht gezogen, er habe, als das Blinklicht des TMS "Rö[REDACTED]" auf eine Entfernung von 200 - 300 m sichtbar geworden sei, wegen der verhältnismäßig geringen Entfernung und wegen des von seinem Schiff bereits gefahrenen Steuerbordkurses nicht mehr nach Backbord ausweichen können. Einer abschließenden Erörterung dieser Punkte bedarf es jedoch nicht, weil dem Berufungsgericht im Ergebnis jedenfalls dahin beizutreten ist, daß das pflichtwidrige Unterlassen des Schleppzugführers für den Schiffszusammenstoß adäquat kausal war. Das ergibt sich aus der Erwägung, daß dem Schleppzugführer die Pflicht oblag, Schallzeichen nach § 38 Nr. 4 RheinSchPVO 1954 nicht erst auf 200 m, sondern auf eine wesentlich größere Entfernung zu geben, nachdem der Talfahrer das frühzeitig gezeigte Blinklicht des TMS "Rö[REDACTED]" nicht erwidert hatte. Dann hätte aber der Beklagte noch ohne weiteres mit seinem Fahrzeug den Weg zu einer Steuerbordbegegnung nehmen können und erfahrungsgemäß auch genommen, zumal er auf eine größere Entfernung bereits erkannt hatte, daß das den Schleppzug an dessen Steuerbordseite überholende MS "Re[REDACTED]" der Talfahrt den Weg für eine Steuerbordbegegnung wies und das Revier in der linken Hälfte des Stromes frei war.

III. Ohne Erfolg wendet sich schließlich die Revision gegen die vom Berufungsgericht vorgenommene Schuldverteilung. Wenn das Berufungsgericht bei der Bemessung der Schwere des Verschuldens des Beklagten im wesentlichen auf dessen Mißachtung der Kursweisung des TMS "Rö[REDACTED]" abgestellt hat, so ist das rechtlich nicht zu beanstanden. Daß es hierbei das sonstige Verhalten des Beklagten nicht

im Auge gehabt haben soll, vermag der Senat dem angefochtenen Urteil nicht zu entnehmen. Auch kann der Revision nicht beigetreten werden, wenn sie meint, die pflichtwidrige Unterlassung des Schleppzugführers trete gegenüber dem nautischen Fehlverhalten des Beklagten völlig in den Hintergrund. Diese Auffassung verkennt, daß den Schleppzugführer deshalb ein nicht unerhebliches Verschulden trifft, weil er keine Schallzeichen gegeben hat, obwohl er sah, daß der Talfahrer das Blinklicht des TMS "Rö[REDACTED]" nicht erwiderte und Kollisionskurs fuhr, und er außerdem mit der Möglichkeit einer zeitweiligen Sichtbehinderung des Talfahrers rechnen mußte.

Fleck	Rietschel	Dr. Schulze
Dr. Bauer	Dr. Kellermann	