

Nachschlagewerk: ja

BGHZ: nein

BinnSchSO 1966 § 4; BinnSchSO 1971 § 1.04

Der Schiffer muß sich auf Grund seiner allgemeinen Sorgfaltspflicht und der beruflichen Übung rechtzeitig und hinreichend darüber unterrichten, ob die Schifffahrt in bestimmten Bereichen, insbesondere an schwierigen Stellen, bestimmte Kurse üblicherweise einhält.

BGH, Urt. v. 19. November 1973 - II ZR 96/72 - Schifffahrtsober-
gericht Karlsruhe;
Schifffahrtsgericht
Mannheim

26

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 96/72

URTEIL

Verkündet am
19. November 1973
Kaufmann,
Justizangestellte
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der V. [REDACTED] S. [REDACTED], V.a.G., H. [REDACTED],
M. [REDACTED]straße [REDACTED], vertreten durch das geschäftsführende
Vorstandsmitglied Karl K. [REDACTED], dortselbst,

Kläger und Revisionskläger,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Freiherr [REDACTED]-

gegen

1. die E. [REDACTED]-G. [REDACTED] Robert L. [REDACTED] KG, H. [REDACTED],
S. [REDACTED], vertreten durch den persönlich haftenden
Gesellschafter Robert L. [REDACTED], dortselbst,
2. den Schiffsführer Kurt B. [REDACTED], E. [REDACTED] ([REDACTED]),
K. [REDACTED] Straße [REDACTED],

Beklagten und Revisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED]-

- 2 -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat
auf die mündliche Verhandlung vom 12. November 1973
durch den Vorsitzenden Richter Stimpel und die Richter
Liesecke, Dr. Bauer, Dr. Tidow und Bundschuh

für Recht erkannt:

- I. Auf die Revision der Klägerin wird - unter
Zurückweisung des Rechtsmittels im übrigen -
das Urteil des Schiffahrtsobergerichts Karls-
ruhe vom 12. Juni 1972 teilweise geändert und
wie folgt gefaßt:
 1. Die Berufung der Beklagten gegen das Urteil
des Schiffahrtsgerichts Mannheim vom
19. Juni 1969 wird zurückgewiesen.
 2. Auf die Berufung der Klägerin wird Ziffer I
dieses Urteils abgeändert. Der Klageanspruch
wird - unter Abweisung der Klage im übrigen -
dem Grunde nach zu drei Vierteln für gerecht-
fertigt erklärt. Die weitergehende Berufung
der Klägerin wird zurückgewiesen.
 3. Die Sache wird, soweit der Klageanspruch
dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt
worden ist, an das Schiffahrtsgericht zur
Verhandlung und Entscheidung über den Betrag
des Anspruchs zurückverwiesen.



- 3 -

4. Die Klägerin hat ein Viertel, die Beklagten haben als Gesamtschuldner die Hälfte der Kosten des Berufungsverfahrens zu tragen. Die Entscheidung über die weiteren Kosten des Berufungsrechtszuges bleibt dem Schiffahrtsgericht vorbehalten.

II. Von den Kosten der Revision fallen der Klägerin die Hälfte zur Last. Über alle weiteren Kosten der Revision ist im Betragsverfahren von dem Schiffahrtsgericht zu entscheiden.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Rechtsvorgängerin der Klägerin hat MS "Rheinpfalz" (72,82 m lang; 9,40 m breit; 930 t; 560 PS) gegen die Gefahren der Schifffahrt versichert. Dieses Schiff fuhr am 23. Juni 1967 mit einer Ladung von 900 t Kies auf dem Neckar zu Berg. Gegen 14.20 Uhr stieß es oberhalb der Schleuse von Neckarsteinach bei Neckar-km 40,200 in einer starken Rechtskrümmung des Flusses Kopf auf Kopf mit dem leer zu Tal kommenden MS "Eilfracht 1" (66,83 m lang; 7,50 m breit; 751 t; 500 PS) im linken Teil des hier etwa 70 m breiten Fahrwassers zusammen, wodurch beide Fahrzeuge erheblich beschädigt wurden. MS "Eilfracht 1" gehört der Beklagten zu 1 und stand am Unfalltag unter der verantwortlichen Führung des Beklagten zu 2.

Die Klägerin fordert - aus abgetretenem oder übergegangenem Recht - von den Beklagten den Unfallschaden der Interessenten des MS "Rheinpfalz" ersetzt. Sie hat beantragt, die Beklagten als Gesamtschuldner zur Zahlung von 56.020,70 DM nebst Zinsen, die Beklagte zu 1 außerdem wegen dieses Betrages zur Duldung der Zwangsvollstreckung in MS "Eilfracht 1" zu verurteilen. Sie wirft dem Beklagten zu 2 in erster Linie vor, die Weisung des Bergfahrs, an der Backbordseite vorbeizufahren, nicht befolgt zu haben.

Die Beklagten haben beantragt, die Klage abzuweisen. Nach Ihrer Ansicht ist es vor allem deshalb zur Kollision gekommen, weil der Bergfahrs pflichtwidrig dem Talfahrs nicht den Weg zu einer Steuerbordbegegnung gewiesen habe; das sei aber notwendig gewesen, um dem Talfahrs - entsprechend den Vorschriften der Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung - die tiefe Seite des Fahrwassers zu überlassen.

Die Beklagte zu 1 hat MS "Eilfracht 1" in Kenntnis der Klageforderung zu neuen Reisen ausgesandt.

Das Schiffsahrtsgericht und das Schiffsahrtsobergericht haben den Klageanspruch - unter Abweisung im übrigen - dem Grunde nach zur Hälfte für gerechtfertigt erklärt. Mit der Revision, deren Zurückweisung die Beklagten beantragen, verfolgt die Klägerin den abgewiesenen Teil der Klage weiter.

Entscheidungsgründe:

1. Nach Ansicht des Berufungsgerichts hat die Führung des MS "Rheinpfalz" die Kollision in zweifacher Hinsicht mitverschuldet:

a) Zum einen habe sie entgegen der Vorschrift des § 38 Nr. 1 Abs. 2 BinnSchSO 1966 dem Talfahrer nicht die tiefe (hier: linke) Seite des Fahrwassers überlassen. Zwar sei es zweckmäßig gewesen, daß der Bergfahrer vor der scharfen Rechtskrümmung des Flusses auf die linke Fahrwasserseite hinübergewandert sei, um früher Einblick in die Krümmung zu erhalten und einen Talfahrer nicht beim Einbiegen in das - unmittelbar unterhalb der Krümmung beginnende, auf der rechten Neckarseite befindliche - Oberwasser der Schleuse Neckarsteinach zu behindern; auch sei eine solche Fahrweise unter den revierkundigen Schiffen zur Unfallzeit bereits üblich gewesen. Sie habe jedoch mit der oben genannten Vorschrift in Widerspruch gestanden. Daran könne die festgestellte Übung nichts ändern, zumal der Neckar vielfach auch von revierfremden Schiffsführern befahren werde, die diese Übung nicht kennen müßten.

b) Zum anderen sei der Führung des MS "Rheinpfalz" vorzuwerfen, daß sie das Schallzeichen "1 x kurz" nicht unmittelbar nach dem Auftauchen des auf mindestens 400 m wahrnehmbaren Talfahrers, sondern erst gegeben habe, als dieser höchstens noch 100 m entfernt gewesen sei und den

Kurs zu einer fahrlosen Backbordbegegnung nicht mehr habe ändern können. Die Pflicht hierzu habe sich insbesondere daraus ergeben, daß die Führung des MS "Rheinpfalz" bei Insichtkommen des Talfahrers bemerkt habe, dieser halte mit beigesetzter blauer Seitenflagge von der Flußmitte aus auf das linke Ufer zu; damit habe sie befürchten müssen, daß der Talfahrer ihre Begegnungsabsicht (Backbord an Backbord) nicht verstanden habe.

2. Diese Ausführungen halten nur im zweiten Punkte einer rechtlichen Nachprüfung stand:

a) Zur Unfallzeit galt die - bei der Neufassung der Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung im Jahre 1971 weggefallene - Vorschrift des § 38 Nr. 1 Abs. 2 BinnSchSO 1966. Danach mußten auf allen Flüssen die Bergfahrer den Talfahrern nach Möglichkeit die tiefe Seite des Fahrwassers (Grube) überlassen und ihre Fahrt zu diesem Zweck erforderlichenfalls verlangsamen oder einstellen. Bei der Begegnung auf einer Flußstrecke mit Grube hatte daher der Bergfahrer den Begegnungskurs grundsätzlich so festzulegen, daß dem Talfahrer die tiefe Seite des Fahrwassers zur Verfügung stand (BGH VersR 1968, 392, Urt. v. 29. 1. 1968 - II ZR 205/65). Jedoch hatte der Talfahrer der Kursweisung des Bergfahrers auch dann zu folgen, wenn dieser ihm die tiefe Seite des Fahrwassers nicht überließ (BGH a.a.O.; vgl. auch BGH VersR 1964, 187, 189, Urt. v. 13. 1. 1964 - II ZR 103/62). Letzteres bedeutet jedoch nicht, wie die Revision anscheinend meint, daß

ein Verstoß des Bergfahrsers gegen § 38 Nr. 1 Abs. 2 BinnSchSO 1966 entfiel, wenn dem Talfahrer genügend Zeit blieb, einer mit dieser Vorschrift in Widerspruch stehenden Kursweisung des Bergfahrsers nachzukommen. Denn damit, daß eine fehlerhafte Kursweisung (noch) befolgt werden kann, wird sie nicht zu einer fehlerfreien. Insoweit kann es daher die Führung des MS "Rheinpfalz" nicht entlasten, daß der Talfahrer, wie das Berufungsgericht festgestellt hat, der Kursweisung des Bergfahrsers "bei der gebotenen Aufmerksamkeit hätte entsprechen können".

Nun mußte aber auf einer Flußstrecke der Bergfahrs dem Talfahrer die tiefe Seite des Fahrwassers nicht stets überlassen, sondern, wie es in § 38 Nr. 1 Abs. 2 BinnSchSO 1966 heißt, nur nach Möglichkeit. Daran fehlte es, wenn es wegen der besonderen Gegebenheiten des Falles geboten war, daß der Bergfahrs die Grube für sich selbst beanspruchte (vgl. auch Kahlitz, Verkehrsrecht auf Binnenwasserstraßen Anm. 6 zu § 38 BinnSchSO). Das konnte insbesondere notwendig sein, wenn sich an einer schwierigen Stelle aus Sicherheitsgründen eine entsprechende, von der allgemeinen Regelung des § 38 Nr. 1 Abs. 2 BinnSchSO 1966 abweichende Schiffsahrtsübung gebildet hatte. Hier hätte das Befolgen dieser Vorschrift nicht zu einer Sicherung, sondern zu einer Gefährdung des Schiffsverkehrs geführt und damit Sinn und Zweck der Vorschrift in ihr Gegenteil verkehrt. Dem läßt sich nicht entgegenhalten, revierfremde Schiffer hätten sich auf die Regelung des § 38 Nr. 1 Abs. 2 BinnSchSO 1966 verlassen dürfen, da sie

eine hiervon abweichende Schifffahrtsübung nicht hätten kennen müssen. Das ist schon deshalb nicht richtig, weil es zu den Pflichten eines Schiffers gehört, sich darüber rechtzeitig und hinreichend zu unterrichten, ob die Schifffahrt in bestimmten Bereichen, insbesondere an schwierigen Stellen, bestimmte Kurse üblicherweise einhält. Das folgt aus der allgemeinen Grundregel für den Schiffsverkehr, wonach die Schiffsführer alle Vor-sichtsmaßregeln zu treffen haben, welche die allgemeine Sorgfaltspflicht und die berufliche Übung gebieten, um gegenseitige Beschädigungen der Fahrzeuge oder Behinderungen der Schifffahrt zu vermeiden (§ 4 BinnSchSO 1966; § 1.04 BinnSchSO 1971; vgl. auch § 4 RheinSchPolVO 1954; § 1.04 RheinSchPolVO 1970).

Beurteilt man den Streitfall nach diesen Grundsätzen, so ist ein Verstoß der Führung des MS "Rheinpfalz" gegen § 38 Nr. 1 Abs. 2 BinnSchSO 1966 zu verneinen. Nach der fachlichen Stellungnahme der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung vom 10. August 1967, die - ebenso wie der inhaltlich damit übereinstimmende Abschlußbericht der Wasserschutzpolizei vom 16. Juli 1967 - Gegenstand der Berufungsverhandlung war, muß die Talfahrt für die Einfahrt in das unmittelbar unterhalb der starken Rechtskrümmung auf der rechten Flußseite befindliche Oberwasser der Schleuse Neckarsteinach und für das Anlegen dort das rechte Ufer so hart wie möglich anhalten; daraus habe sich die Übung ergeben, daß die Bergfahrt die Talfahrt im Unfallbereich an der Backbordseite vorbeifahren lasse. Hierzu richtet sie, wie in dem Abschlußbericht der Wasser-

schutzpolizei ausgeführt ist, den Kurs nach dem Verlassen des Schleusenoberwassers hart nach Steuerbord zum linken Ufer, demnach in die tiefe Seite des Fahrwassers, damit die Talfahrt sie zeitiger wahrnehmen, an der Backbordseite vorbei und gefahrlos in das Schleusenoberwasser einfahren kann. Da sich MS "Rheinpfalz" nach den Feststellungen des Berufungsgerichts in dieser Weise verhalten hat, kann seiner Führung nicht vorgeworfen werden, sie habe durch den von ihr gewählten Kurs die Bestimmung des § 38 Nr. 1 Abs. 2 BinnSchSO 1966 verletzt.

b) Mit Recht hat das Berufungsgericht hingegen einen schuldhaften Verstoß der Führung des MS "Rheinpfalz" gegen § 38 Nr. 4 BinnSchSO 1966 angenommen. Danach müssen Bergfahrer zusätzlich das Schallzeichen "1 x kurz" geben, wenn die Vorbeifahrt des Talfahrers an Backbord stattfinden soll und zu befürchten ist, daß er die hierzu (durch Nichtzeigen der blauen Seitenflagge) gegebene Weisung nicht verstanden hat oder die Gefahr eines Zusammenstoßes besteht. Beides war hier bereits in dem Augenblick der Fall, als die Führung des MS "Rheinpfalz" beim Insichtkommen des auf mindestens 400 m wahrnehmbaren Talfahrers bemerkte, daß dieser mit beigesetzter blauer Seitenflagge von der Flußmitte zum linken Ufer hin und damit in ihren Kurs fuhr. Deshalb war es falsch, daß sie das Schallzeichen "1 x kurz" erst gab, als der Talfahrer noch höchstens 100 m entfernt war und nunmehr, wie das Berufungsgericht festgestellt hat, einen gefahrlosen Kurswechsel nicht mehr vornehmen konnte.

3. Das Berufungsgericht hat bei der Abwägung der Schwere des auf beiden Seiten obwaltenden Verschuldens (§ 92 BinnSchG a. F. in Verbindung mit § 736 Abs. 1 HGB; jetzt: § 92 c BinnSchG) zu Lasten der Klägerin einen Verstoß der Führung des MS "Rheinpfalz" gegen § 38 Nr. 1 Abs. 2 BinnSchSO 1966 nicht unerheblich ins Gewicht fallen lassen. Da es einen solchen Verstoß zu Unrecht angenommen, außerdem - ebenfalls zum Nachteil der Klägerin - das Verhalten des Talfahrers insoweit rechtlich nicht zutreffend beurteilt hat, als es um die Frage des Kennenmüssens schiffahrtsüblicher Kurse geht, kann die von ihm vorgenommene Schuldverteilung nicht aufrecht erhalten bleiben. Deshalb bedarf es aber keiner Zurückverweisung der Sache an das Berufungsgericht. Denn der Senat kann die Schuldverteilung selbst vornehmen, da alle hierfür notwendigen Tatsachen feststehen. Danach geht zu Lasten der Führung des MS "Rheinpfalz" lediglich, daß sie das in § 38 Nr. 4 BinnSchSO 1966 vorgeschriebene Schallzeichen verspätet gegeben hat. Demgegenüber wirkt sich zum Nachteil des Talfahrers aus, daß seine Führung, wie die Angaben des Beklagten zu 2 vor der Wasserschutzpolizei ergeben, keine Kenntnis von den im Unfallbereich üblichen Kursen der Berg- und Talfahrt hatte und an ihrem hiervon abweichenden Kurs selbst dann noch festhielt, als ihr der Bergfahrer den Weg zu einer Backbordbegegnung wies und sie dieser Weisung ohne Gefahr hätte folgen können. Dabei wiegt die Nichtbeachtung der Kursweisung des Bergfahrers durch die Führung des MS "Eilfracht 1" besonders schwer, weil die Gefahrlosigkeit von Begegnungen ganz entscheidend davon abhängt, daß die Talfahrer der Kurs-

weisung der Bergfahrt unbedingt nachkommen, so daß in dem Nichtbefolgen einer - wie hier - rechtzeitigen Kursweisung der Bergfahrt ein grober Pflichtverstoß des Talfahrers zu sehen ist. Deshalb erschien es angemessen, die Schuld an dem Schiffszusammenstoß im Verhältnis von einem Viertel (MS "Rheinpfalz") zu drei Vierteln (MS "Eilfracht 1") zu verteilen.

4. Die Kostenentscheidung folgt aus § 97 Abs. 1, § 92 Abs. 1 ZPO. Eine solche kam nach der ausdrücklichen Vorschrift des § 97 Abs. 1 ZPO allerdings nur insoweit in Betracht, als die Revision und die Rechtsmittel der Parteien im Berufungsrechtszug ohne Erfolg geblieben sind. Die Entscheidung über die weiteren Rechtsmittelkosten war demnach dem Betragsverfahren vorzubehalten (vgl. Stein/Jonas, ZPO 19. Aufl. Anm. IV. 2. zu § 91 ZPO). Soweit der Senat eine hiervon abweichende Ansicht vertreten hat (vgl. Urt. v. 26. 10. 1970 - II ZR 125/69 - VersR 1971, 76, 78), wird hieran nicht festgehalten.

Stimpel Liesecke Dr. Bauer Dr. Tidow Bundschuh