

19

BUNDESGERICHTSHOF 2060 020

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 107/63

URTEIL

Verkündet am

8. Februar 1965
Schorm, Justiz-
angestellter

in dem Rechtsstreit

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

1. Firma S [REDACTED] - und S [REDACTED] -K [REDACTED] "E [REDACTED]" GmbH,
H [REDACTED], A [REDACTED] -Straße [REDACTED], Geschäftsführer Rolf H [REDACTED],
H [REDACTED], A [REDACTED] -Straße [REDACTED],
2. Schiffsführer Paul R [REDACTED], B [REDACTED] / U [REDACTED], S [REDACTED] -
straße [REDACTED],

Beklagte und Revisionskläger,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

Firma M [REDACTED] & Co. GmbH, [REDACTED] M [REDACTED],
M [REDACTED] str. [REDACTED] Geschäftsführer:

1. Franz M [REDACTED], M [REDACTED], U [REDACTED] str. [REDACTED],
2. Dipl.Ing. Joachim M [REDACTED], M [REDACTED], G [REDACTED] -Allee [REDACTED],

Klägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 8. Februar 1965 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Dr. Fischer und der Bundesrichter Dr. Kuhn, Dr. Nörr, Liesecke und Dr. Bukow

für Recht erkannt:

Die Revision der Beklagten gegen das Urteil des 3. Zivilsenats des Oberlandesgerichts - Rheinschiffahrtsobergerichts - Karlsruhe vom 22. März 1963 wird zurückgewiesen.

Die Kosten der Revision werden den Beklagten als Gesamtschuldnern auferlegt.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Das im Eigentum der Klägerin stehende, 579 t große Motorgüterschiff "Franz M [REDACTED]" (55 m lang, 365 PS) setzte im Morgengrauen des 16. Januar 1959 - Mainzer Pegel 3,47 m - die Talfahrt ab Nierstein hinter dem der Erstbeklagten gehörenden und von dem Zweitbeklagten verantwortlich geführten, 2,25 m tiefliegenden Motortankschiff "Elbe XIII" fort. Wegen eines plötzlich über dem Rhein aufgezogenen Nebels drehte MTS "Elbe XIII" bei Rhkm 485,700 über Backbord auf und kam hierbei ohne Grundberührung bis nahe an den linksrheinischen Grund.

Von hier aus ließ der Zweitbeklagte sein Schiff wieder in Richtung Strommitte abgehen. Das in der Zwischenzeit herangekommene MS "Franz M [REDACTED]", das wegen des Nebels ebenfalls über Backbord aufdrehte, stieß, nahezu in Querlage ankommend, mit seiner Steuerbordseite in Höhe seines zweiten Laderaumes an den Steven des MS "Elbe XIII" und sank innerhalb weniger Minuten auf der Stelle. Nebelsignale wurden von beiden Schiffen nicht gegeben.

Die Klägerin hat die Hälfte (142.407,25 DM) des behaupteten Schadens eingeklagt. Sie ist der Ansicht, die Führung des MTS "Elbe XIII" habe den Unfall deshalb schuldhaft mitverursacht, weil von dort keine Nebelsignale gegeben worden seien und weil das Tankschiff ohne Grund um 80 bis 100 m vom linksrheinischen Ufer in das Fahrwasser abgegangen sei.

Die Beklagten sind der Meinung, MTS "Elbe XIII" sei außerhalb des durchgehenden Fahrwassers gewesen. Als stillliegendes Schiff habe es lediglich die Pflicht gehabt, Nebelsignale anderer Fahrzeuge zu beantworten.

Das Rheinschiffahrtsgericht hat den mit der Klage geltend gemachten Zahlungsanspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Die Berufung der Beklagten ist ohne Erfolg geblieben. Mit der Revision, um deren Zurückweisung die Klägerin bittet, erstreben die Beklagten die Abweisung der Klage.



Entscheidungsgründe:

A. Ursächliches Verschulden der Schiffsführung des MTS
"Elbe XIII"

I. Mit Recht macht das Berufungsgericht in Übereinstimmung mit dem Schiffahrtsgericht dem beklagten Schiffsführer zum Vorwurf, er habe entgegen § 81 Nr. 1 RhSchPVO während seines Aufdrehens im Nebel kein Nebelsignal gegeben. Daß ein aufdrehendes Schiff "in Fahrt befindlich" (§ 81 Nr. 1, § 1 k RhSchPVO) ist, steht außer Frage. Zutreffend hat das Berufungsgericht auch angenommen, daß "Elbe XIII" im Unfallzeitpunkt noch in Fahrt gewesen sei. Dies würde auch gelten, wenn man der Beurteilung dieser Frage ausschließlich die Aussage des damaligen Matrosen Horst R. [REDACTED], die sich die Revision zu eigen macht, zugrundelegen würde. Solange ein Anker, der fallen gelassen ist, noch nicht gefaßt hat, liegt das Schiff noch nicht vor Anker und gilt daher als in Fahrt befindlich. Im übrigen kommt es, was die Revision verkennt, entscheidend nicht darauf an, ob das Schiff im Zeitpunkt der Kollision stilllag, sondern darauf, daß während des Zeitraumes des Aufdrehens kein Nebelsignal gegeben worden ist. Das Berufungsgericht hat festgestellt, MS "Franz M. [REDACTED]" sei dem MTS "Elbe XIII" in einer Entfernung von rund 600 m zu Tal gefolgt. Auf dem Schiff der Klägerin hat man, wie unstreitig ist, das Aufdrehsignal von "Elbe XIII" nicht gehört. Während des Aufdrehens von "Elbe XIII" verminderte sich der Abstand der beiden Schiffe immer mehr. Wie das Rheinschiffahrtsgericht zutreffend angenommen hat, erforderten die Umstände des Falles, daß Nebelsignale in kürzeren Abständen als einer Minute abgegeben wurden. Je mehr "Franz M. [REDACTED]" sich der aufdrehenden "Elbe XIII" näherte,

desto stärker wären auf "Franz M[REDACTED]" die Nebelsignale vernommen worden. Sie hätten, wie beide Vorinstanzen ohne Rechtsfehler annahmen, "Franz M[REDACTED]" davon abgehalten, vor "Elbe XIII" aufzudrehen. Hierdurch wäre der Unfall verhütet worden. Das kurz vor der Kollision gegebene Steuerbordsignal des MTS "Elbe XIII" konnte den Lauf der Ereignisse nicht mehr ändern.

II. Die Vorinstanzen erheben gegen den beklagten Schiffsführer mit Recht den weiteren Vorwurf, er habe entgegen § 80 Nr. 4 RhSchPVO beim Anhalten das Fahrwasser nicht so weit wie möglich freigemacht. Im angefochtenen Urteil wird festgestellt, der Unfall habe sich bei km 485,850 etwa 100 m vom linken Rheinufer (Insel Kisselwörth) entfernt zugetragen. Dort verlaufe die Grenze des Fahrwassers bei dem gegebenen Pegelstand für Schiffe mit der Abladetiefe des MTS "Elbe XIII" etwa 30 m aus dem linken Ufer. Innerhalb dieses Uferabstandes hätte das Schiff anhalten müssen.

Die von der Revision gegen die Feststellung des Kollisionsortes erhobenen Verfahrensrügen sind unbegründet. Bereits im Tatbestand des erstrichterlichen Urteils war der Kollisionsort mit 80 bis 100 m aus dem linken Ufer angegeben; im Berufungsurteil ist ausgeführt, die Beklagten seien in der Berufungsinstanz bestrebt gewesen, den Zusammenstoß möglichst nahe an das linksrheinische Ufer zu verlegen. Das Berufungsgericht hat also die Aussagen des Schiffsführers Me[REDACTED] im Verklarungsverfahren, die in unvereinbarem Gegensatz zu seiner Aussage im Ermittlungsverfahren stehen, sowie die Aussage des Matrosen D[REDACTED] im Verklarungsverfahren, auf die die Beklagten ihre Behauptung stützten, nicht übersehen; es ist aber diesen

Aussagen ohne Rechtsfehler nicht gefolgt. Für ihre Behauptung haben die Beklagten während des Berufungsverfahrens sich auf den Polizeimeister N. berufen, der "weiß, wie weit das gesunkene Vorschiff von "Franz M." von Werth entfernt lag". In seinem Abschlußbericht hat N. die Kollisionsstelle mit ca. 100 m aus dem linken Ufer angegeben und ausgeführt, daß "Franz M." unmittelbar nach der Kollision gesunken sei. In dieser Entfernung ist auch in der von N. gefertigten Unfallskizze der Kollisionsort eingezeichnet. Das Berufungsgericht hat ausgeführt, über die Stelle des Zusammenstoßes könnten Zweifel nicht aufkommen, weil MS "Franz M." an dieser Stelle sofort gesunken sei. Beide Parteien hätten sich auf den Abschlußbericht des Polizeimeisters N. bezogen. Die Beklagten haben nicht behauptet, daß N. sich getäuscht und die Lage des gesunkenen Schiffes nicht entsprechend der von ihm getroffenen Feststellung in die Unfallskizze eingezeichnet habe. Nach Schluß der Beweisaufnahme sind die Beklagten auch nicht auf ihren Antrag, N. zu vernehmen, zurückgekommen. Unter diesen Umständen bedurfte es nicht der Vernehmung des Polizeimeisters, zumal der beklagte Schiffsführer im Verklarungsverfahren den Uferabstand selbst mit 80 - 100 m angegeben hatte.

Die Revision meint ferner, dadurch, daß an der linken Stromseite Fahrwassertonnen ausgelegt seien, sei die linke Fahrwassergrenze bestimmt gewesen; "Elbe XIII" habe sich außerhalb dieser Abgrenzung befunden. Auch dieser Revisionsangriff geht fehl. Der erkennende Senat hat wiederholt (VersR 59, 662, 663; BGHZ 37, 69, 71) als Fahrwasser den nach dem jeweiligen Wasserstand für die durchgehende Schifffahrt bezeichneten Teil des Stromes bezeichnet. Das Fahrwasser braucht sich, wie in der zuletzt genannten Ent-

scheidung dargelegt, nicht mit der ausgebauten Fahrrinne zu decken. Die Ansicht der Revision, auf dem Rhein würden sich beide Begriffe dort decken, wo Fahrwasserzeichen ausgelegt sind, ist rechtsirrig. Eine dem § 54 a BSchSO entsprechende Vorschrift kennt die Rheinschiffahrtspolizeiverordnung nicht (vgl. Kahlitz, Verkehrsrecht auf Binnenwasserstraßen II, § 54 a BSchSO Anm. II). Die Bekanntmachung der Wasser- und Schiffahrtsdirektionen Mainz und Duisburg vom 28. September 1955 (s. Kahlitz aaO) weist darauf hin, daß die ausgelegten Fahrwasserzeichen die von der Wasser- und Schiffahrtsverwaltung unterhaltene Fahrrinne kennzeichnen. Durch diese Zeichen werden also auf dem Rhein die Grenzen der Fahrrinne, nicht die des Fahrwassers bestimmt. Ohne Rechtsfehler hat das Berufungsgericht unter den hier gegebenen Umständen die linksseitige Grenze des Fahrwassers in einem Uferabstand von 30 m angenommen; die hierfür maßgebende Tiefenlinie von 1 m verläuft nach dem Sohlenplan nicht schlangenförmig, sondern nähert sich nur hin und wieder etwas mehr dem Ufer. Mit den Fahrwasserverhältnissen muß der Schiffsführer vertraut sein; dem beklagten Schiffsführer kann daher die Schutzbehauptung, er habe geglaubt, sich außerhalb des Fahrwassers zu befinden, nicht abgenommen werden. Wo der übliche Talkurs verläuft, ist für den Begriff des Fahrwassers gleichgültig. Zutreffend nimmt daher das Berufungsgericht an, die Führung von "Elbe XIII" hätte innerhalb des Uferabstandes von 30 m anhalten müssen, um dem Gebot des § 80 Nr. 4 RhSchPVO zu genügen. Unerheblich ist in diesem Zusammenhange, ob "Elbe XIII" im Zeitpunkt der Kollision sich noch in Fahrt befand; das Schiff hätte sich beim Anhalten innerhalb des Abstandes von 30 m zum Ufer begeben müssen und nicht, wie geschehen, sich zum Strom hin bewegen dürfen, nachdem es zunächst schon in

der Nähe des Ufers gewesen war.

Schließlich kann auch der Ansicht der Revision, der Schaden wäre auch eingetreten, wenn "Elbe XIII" innerhalb des Abstandes von 30 m gelegen wäre, nicht beigetreten werden. Diesem Vorbringen ist bereits das Rheinschiff-fahrtsgericht mit der Erwägung entgegengetreten, durch das Beiliegen von "Elbe XIII" dicht am Kisselwörth wäre der Drehraum für "Franz M[REDACTED]" vergrößert worden; wenn dieses Fahrzeug nicht kollisionsfrei in gestreckter Berg-lage gekommen wäre, so wäre es doch wenigstens in einer Schräglage mit Kopf zu Berg gegen "Elbe XIII" angefallen, was nicht zu einer so folgenschweren Beschädigung des Fahrzeuges geführt hätte. Das Berufungsgericht hat die falsche Lage von "Elbe XIII" als ursächlich für den Unfall angesehen und sich dabei offensichtlich die Erwägung des Erstrichters zu eigen gemacht.

B. Ursächliches Mitverschulden der Schiffsführung von
"Franz M[REDACTED]"

Außer Streit ist, daß die Schiffsführung von "Franz M[REDACTED]" die Kollision dadurch schuldhaft mitver-ursacht hat, daß sie entgegen §§ 46 Nr. 2, 81 Nr. 1 RhSchPVO kein Aufdrehsignal und keine Nebelsignale gegeben hat.

Dagegen hat sich das Berufungsgericht den Vorwurf der Beklagten, "Franz M[REDACTED]" habe zu spät aufgedreht, nicht zu eigen gemacht; denn die Nebelwand, in die das Schiff während des Aufdrehens hineingeraten sei, sei plötzlich aufgetreten. Was die Revision hiergegen vor-bringt, geht nicht über den Rahmen unzulässiger Angriffe

gegen die Beweiswürdigung des Berufungsgerichts hinaus. Unverständlich ist die Behauptung der Revision, aus den Feststellungen des angefochtenen Urteils ergebe sich, "Franz M[REDACTED]" habe eine Querfahrt ausgeführt.

Unbegründet ist der von der Revision wiederholte Vorwurf der Beklagten, "Franz M[REDACTED]" habe einen falschen Kurs gefahren. Es war, wie auch das Berufungsgericht annimmt, richtig, daß das Schiff sein Aufdrehmanöver von der Strommitte aus ansetzte, um auf diese Weise mit kleinem Drehkreis am linken Ufer außerhalb des Fahrwassers zum Anhalten zu kommen. Dagegen wäre es nautisch verfehlt gewesen, wenn das Schiff, wie die Revision meint, am rechten Ufer zu Tal fahrend in weit ausholendem Bogen zum linken Ufer gefahren wäre. Unrichtig ist zudem die Meinung der Revision, die Führung von "Franz M[REDACTED]" habe damit rechnen können, daß ihr am rechten Ufer kein Fahrzeug entgegengekommen wäre; nach der Aussage des damaligen Matrosen Horst R[REDACTED] vor dem Berufungsgericht kamen am rechten Ufer Bergfahrer.

C. Abwägung

Das Berufungsgericht hat das ursächliche Verschulden beider Schiffsführungen für gleich schwer gehalten und dementsprechend den Schaden im Verhältnis von 1 : 1 geteilt. Die im angefochtenen Urteil hierfür gegebene Begründung läßt keinen Rechtsfehler erkennen.

D. Die Klage, mit der die Hälfte des entstandenen Schadens ersetzt verlangt wird, ist daher mit Recht als dem Grunde

19

nach für gerechtfertigt erklärt worden.

Die Kosten ihres erfolglosen Rechtsmittels fallen den Beklagten als Gesamtschuldnern zur Last (§§ 97, 100 Abs. 4 ZPO).

Dr.Fischer Dr.Kuhn Dr.Nörr Liesecke Dr.Bukow