

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 108/71

URTEIL

Verkündet am

21. Mai 1973
Kaufmann,
Justizangestellte
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der Gebrüder E [REDACTED] OHG in H [REDACTED] ([REDACTED]), vertreten durch
den Gesellschafter Heinz E [REDACTED], H [REDACTED] ([REDACTED]), S [REDACTED]-
straße [REDACTED],

Klägerin und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

1. die TMS "M [REDACTED]" H [REDACTED] L [REDACTED] T [REDACTED] & Co.
Schiffahrt KG, H [REDACTED], E [REDACTED]straße [REDACTED], vertreten
durch die persönlich haftende Gesellschafterin die H [REDACTED]
[REDACTED] L [REDACTED] Dr. Jürgen B [REDACTED] & Co, H [REDACTED], E [REDACTED]
[REDACTED]straße [REDACTED], diese vertreten durch den persönlich
haftenden Gesellschafter Dr. Jürgen B [REDACTED] in H [REDACTED],
2. den Schiffsführer Herbert H [REDACTED] von TMS "M [REDACTED]
[REDACTED]", D [REDACTED], S [REDACTED]straße [REDACTED],

Beklagten und Revisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 21. Mai 1973 durch den Vorsitzenden Richter Stimpel und die Richter Fleck, Dr. Bauer, Dr. Kellermann und Dr. Tidow

für Recht erkannt:

Die Revision gegen das Urteil des
Schiffahrtsobergerichts Köln vom
9. Juli 1971 wird auf Kosten der Klä-
gerin zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand

Die Klägerin ist Eignerin des MS "M[REDACTED]" (53 m lang; 6,45 m breit; 572 t; 300 PS). Der Beklagten zu 1 gehört das TMS "M[REDACTED]" (77 m lang; 8,20 m breit; 1159 t; 560 PS). Der Beklagte zu 2 hat dieses Fahrzeug am 15. Oktober 1968 verantwortlich geführt.

An diesem Tag näherte sich das mit 1021 t Heizöl beladene TMS "M[REDACTED]" gegen 5 Uhr früh auf dem Wesel-Datteln-Kanal dessen Einmündung in den Dortmund-Ems-Kanal. Das Schiff wollte in einem weiten Backbordbogen aus dem im Mündungsbereich nahezu in West-Ost-Richtung verlaufenden Wesel-Datteln-Kanal in den aus südlicher Richtung kommenden und nach Norden weiterführenden Dortmund-Ems-Kanal einfahren. TMS "M[REDACTED]" hielt sich deshalb in der - in seiner Fahrtrichtung ge-

- 3 -

sehen - rechten (südlichen) Hälfte des Wesel-Datteln-Kanals. Dieser ist von der Schleuse Datteln (km 59,44) bis zum Kilometer 60,05 zu einem etwa 160 m breiten Schleusenvorhafen ausgebaut und erweitert sich anschließend bis zur Mündungslinie (km 60,24) auf eine Breite von rund 400 m. In diesem als "Dattelner Meer" bezeichneten Teil des Kanals hatte das mit 550 t Kies beladene MS "M[REDACTED]" am Südufer auf Höhe der Wasserschutzpolizeistation Datteln (km 60,14) mit dem Kopf in Richtung Dortmund-Ems-Kanal übernachtet. Es wollte, als sich TMS "M[REDACTED]" von der Schleuse Datteln her näherte, gerade die Reise wieder aufnehmen und - wie dieses Fahrzeug - den Dortmund-Ems-Kanal nach Norden in Richtung Münster befahren. Nachdem TMS "M[REDACTED]" die Backbordseite des MS "M[REDACTED]" mit einem Abstand von 15 bis 20 m passiert hatte, nahm MS "M[REDACTED]" sofort die Fahrt auf. Als es etwa eine knappe Schiffslänge in Richtung Dortmund-Ems-Kanal gefahren war, kollidierte es mit dem Steuerbordhinterschiff des TMS "M[REDACTED]", schlug leck und sank.

Die Klägerin beziffert den Teil ihres Unfallschadens, der durch ihre Schiffsversicherung nicht gedeckt ist, auf 57 585,59 DM. In Höhe dieses Betrages nimmt sie die Beklagten als Gesamtschuldner in Anspruch, und zwar die Beklagte zu 1 dinglich mit TMS "M[REDACTED]" und persönlich im Rahmen des § 114 BinnSchG haftend sowie den Beklagten zu 2 unbeschränkt haftend. Sie wirft dem Beklagten zu 2 vor, plötzlich und ohne Rücksicht auf die von ihm auch nicht genügend beobachtete weitere Schifffahrt im Revier zurückgeschlagen und mit dem Heckanker seines zurücklaufenden



Fahrzeugs die Backbordseite des MS "M[REDACTED]" aufgerissen zu haben.

Die Beklagten sind dem Schadensersatzanspruch der Klägerin zuletzt nur noch teilweise entgegengetreten. Sie räumen ein, daß der Beklagte zu 2, der TMS "M[REDACTED]" wegen eines aus dem Dortmund-Ems-Kanal in den Wesel-Datteln-Kanal einbiegenden Fahrzeugs habe ständig machen müssen, hierbei sein Augenmerk nicht genügend auf das nachfolgende MS "M[REDACTED]" gerichtet habe. Jedoch sei TMS "M[REDACTED]" beim Zurückschlagen nicht rückwärts gegen MS "M[REDACTED]" gelaufen. Vielmehr sei dieses Fahrzeug, das TMS "M[REDACTED]" in einem zu knappen Abstand gefolgt sei, gegen das Heck des TMS "M[REDACTED]" gefahren.

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

Beide Vorinstanzen haben - unter Abweisung der Klage im übrigen - den Klageanspruch 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. Das Berufungsgericht wirft der Führung des MS "M[REDACTED]" vor, sowohl gegen die Vorschrift des § 51 Nr. 2 BinnSchSO 1966 verstoßen als auch die all-

gemeine Sorgfaltspflicht eines Schiffers (§ 4 BinnSchSO 1966) verletzt und dadurch die Kollision mitverschuldet zu haben. Sie sei mit MS "M[REDACTED]" 15 bis 20 m hinter TMS "M[REDACTED]" hergefahren. Dieser Abstand sei viel zu gering gewesen, weil man auf MS "M[REDACTED]" damit habe rechnen müssen, daß TMS "M[REDACTED]" durch den ihm gegenüber bevorrechtigten Verkehr auf dem Dortmund-Ems-Kanal gezwungen werde, plötzlich abzustoppen, gegebenenfalls auch zurückzufahren.

2. Die Revision wendet sich gegen diese Ausführungen ohne Erfolg.

a) Nach § 51 BinnSchSO - in der zur Unfallzeit geltenden Fassung vom 11. Oktober 1966 - durfte sich auf Kanälen ein Selbstfahrer, außer beim Überholen, einem vorausfahrenden Fahrzeug "nur auf angemessene Entfernung" nähern; er hatte somit zu einem vorausfahrenden Fahrzeug einen solchen Abstand einzuhalten, daß jede Behinderung, Gefährdung oder Beschädigung der Fahrzeuge im Revier vermieden wurde. Diese Regelung galt auch für das "Dattelner Meer", da es nach dem vorliegenden Lageplan des Wasser- und Schifffahrtsamts Dorsten ein Bestandteil des Wesel-Datteln-Kanals ist (vgl. auch BU S. 22). Wenn demgegenüber die Revision meint, die Vorschrift des § 51 BinnSchSO 1966 sei auf Fahrten im "Dattelner Meer" wegen der dort vorhandenen Fahrwasserbreite nicht anzuwenden gewesen, so beachtet sie nicht, daß die genannte Vorschrift nach ihrer eindeutigen Fassung für a l l e Kanalstrecken unabhängig von ihrer jeweiligen Fahrwasserbreite galt. Es wäre überdies nicht einzusehen, daß § 51 BinnSchSO 1966

gerade dort nicht habe gelten sollen, wo ein Kanal zwar zur Erleichterung der Ein- und Ausfahrt verbreitert ist, derartige Manöver aber stets ein besonders vorsichtiges Navigieren erfordern. Im übrigen ergab (und ergibt) sich die Pflicht, sich einem vorausfahrenden Fahrzeug, außer beim Überholen, nur auf eine angemessene Entfernung zu nähern, auch aus der allgemeinen Sorgfaltpflicht eines Schiffers (§ 4 BinnSchSO 1966; § 1.04 BinnSchSO 1971). Das ist ersichtlich auch die Auffassung des Ordnungsgebers, der bei der Neufassung der Binnenschiffahrtsstraßenordnung im Jahre 1971 davon abgesehen hat, diese - selbstverständliche - Pflicht der Schiffer erneut ausdrücklich in den Verordnungswortlaut aufzunehmen.

b) Der Revision kann nicht gefolgt werden, soweit sie ausführt, die Voraussetzungen für eine Anwendung des § 51 BinnSchSO 1966 lägen hier auch deshalb nicht vor, weil "im Verhältnis zum Stillieger dasselbe wie im Falle des Überholens gelten müsse"; andernfalls wäre es einem Stillieger auf belebten Wasserstraßen vielfach nicht möglich, mit zeitgerechtem Warten zu einer Weiterfahrt zu kommen. Abgesehen davon, daß die durchgehende Schifffahrt das Ablegen eines Fahrzeugs in gewissem Umfange zu unterstützen hat (§§ 47, 48 BinnSchSO 1966; § 6.14 in Verbindung mit § 6.13 Nr. 3 BinnSchSO 1971), wäre es mit der Sicherheit des Schiffsverkehrs nicht zu vereinbaren, einem Fahrzeug das Ablegen zu gestatten, wenn es sich hierbei derart knapp hinter ein anderes Fahrzeug setzen muß, daß damit eine Behinderung oder Gefährdung der Schifffahrt verbunden ist. Im übrigen lag die Sache hier so, daß hinter

TMS "M[REDACTED]", das als letztes Fahrzeug die Schleuse Datteln in Richtung Dortmund-Ems-Kanal verlassen hatte, kein weiteres Fahrzeug folgte, so daß MS "M[REDACTED]" genügend Zeit für ein Ablegemanöver nach der Vorbeifahrt des TMS "M[REDACTED]" zur Verfügung gestanden hat.

c) Nach § 49 Nr. 1 BinnSchSO 1966 (hingegen nicht, wie das Berufungsgericht meint, nach § 12 -WK- BinnSchSO 1966) hatte der Verkehr auf dem Dortmund-Ems-Kanal - als der durchgehenden Wasserstraße - Vorfahrt gegenüber den aus dem Wesel-Datteln-Kanal kommenden Fahrzeugen. Dem hatten die Fahrzeuge, die aus dem Wesel-Datteln-Kanal in den Dortmund-Ems-Kanal einbiegen wollten, hinreichend Rechnung zu tragen. Insbesondere mußten sie, sofern erforderlich, vor einem auf dem Dortmund-Ems-Kanal herankommenden Fahrzeug rechtzeitig abstoppen, gegebenenfalls auch etwas zurückfahren. Das hatte die Führung des MS "M[REDACTED]" bei der Wahl des Abstands zu TMS "M[REDACTED]", das nach der Vorbeifahrt an dem bei km 60,14 gelegenen MS "M[REDACTED]" unmittelbar vor dem Passieren der bei km 60,24 verlaufenden Mündungslinie stand, ebenso zu beachten, wie den weiteren Umstand, daß die Dunkelheit die Sicht für alle Fahrzeuge einschränkte und deshalb besonders rasche Manöver seitens des TMS "M[REDACTED]" erforderlich werden konnten. Dieser Pflicht ist die Führung des MS "M[REDACTED]" nicht hinreichend nachgekommen. Das folgt aus der Feststellung des Berufungsgerichts, TMS "M[REDACTED]" sei bis zur Kollision mit MS "M[REDACTED]" nur verhältnismäßig geringfügig zurückgelaufen. Die Revision wendet sich zwar gegen diese Feststellung. Ihre Angriffe vermögen sie jedoch

nicht zu erschüttern. Das braucht mit Rücksicht auf Art. 1 Nr. 4 EntlG BGH nicht näher begründet zu werden. Bemerkt sei daher lediglich, daß der Vortrag der Revision, der Abstand zwischen den beiden Fahrzeugen habe sich laufend vergrößert, neu ist und deshalb vom Revisionsgericht nicht berücksichtigt werden kann (§ 561 Abs. 1 ZPO).

Danach hat das Berufungsgericht zutreffend angenommen, daß die Führung des MS "M[REDACTED]" die Kollision durch ungenügenden Abstand zu TMS "M[REDACTED]" mitverschuldet hat.

3. Ohne Erfolg greift die Revision auch die Schuldverteilung durch die Vorinstanzen an. Hierzu hat das Berufungsgericht ausgeführt, daß der Beklagte zu 2, der zunächst unnötig dicht MS "M[REDACTED]" passiert habe und wenig später mit seinem Fahrzeug zurückgefahren sei, ohne einer möglichen Gefährdung nachfolgender Fahrzeuge Beachtung zu schenken, zwar die erste Unfallursache gesetzt habe. Demgegenüber falle aber auf Seiten der Führung des MS "M[REDACTED]" ins Gewicht, daß sie die Kollision durch die Einhaltung eines größeren Abstands zu TMS "M[REDACTED]" mit Leichtigkeit hätte verhindern

können. Deshalb sei hier eine Schadensteilung im Verhältnis von 1 zu 1 angemessen. Wieso diese Abwägung rechtlich falsch sein soll, hat die Revision nicht aufzuzeigen vermocht.

Stempel

Fleck

Dr. Bauer

Dr. Kellermann

Dr. Tidow