

LN

Nachschlagewerk: ja
BGHZ: nein

BinSchStro §§ 49, 50 Nr. 3

Zur Frage, welche Pflichten den Fahrzeugen obliegen, die auf einer durchgehenden Schifffahrtstraße die unübersichtliche Einmündung einer anderen Schifffahrtstraße passieren oder die aus dieser Einmündung in die durchgehende Schifffahrtstraße ausfahren wollen.

BGH, Urt. v. 28. Juni 1971 - II ZR 123/69 - Schifffahrtsobergericht
Hamm
Schifffahrtsgericht
Dortmund

D. 1.

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 123/69

URTEIL

Verkündet am

28. Juni 1971

Heil,

Justizhauptsekretär

als Urkundsbeamter

der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

1. der Schiffseignerin Frau Gertrud Martha O [REDACTED],
2. des Siegfried Adolf O [REDACTED],
3. des Herbert Günter O [REDACTED],
4. des Gerhard Rudolf O [REDACTED],

N [REDACTED] Sch [REDACTED]-Gesellschaft, H [REDACTED] W,
Neue G [REDACTED] Straße W,

Beklagten und Revisionskläger,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

gegen

die V [REDACTED] F [REDACTED] AG, D [REDACTED], B [REDACTED]straße W,
vertreten durch die Vorstandsmitglieder Heinz Schm [REDACTED],
Hans K [REDACTED], Dr. Johannes M [REDACTED], Gerhard R [REDACTED], Herbert Z [REDACTED].
Dr. Werner Fr [REDACTED] (stv.) und Richard W [REDACTED] (stv.),

Klägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

25

- 2 -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 28. Juni 1971 unter Mitwirkung der Bundesrichter Fleck, Liesecke, Dr. Schulze, Dr. Bauer und Dr. Kellermann

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Beklagten wird das Urteil des Schifffahrtsobergerichts Hamm vom 20. Mai 1969 aufgehoben. Die Sache wird zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung an das Berufungsgericht zurückverwiesen, dem auch die Entscheidung über die Kosten der Revisionsinstanz übertragen wird.

Von Rechts wegen

Tatbestand

Die Klägerin ist führender Versicherer des MS "Aviso" (739 t). Sie nimmt - aus abgetretenem und übergegangenem Recht - die Beklagten als Eigner des MS "D[REDACTED]" (432 t), den Beklagten zu 3 außerdem als verantwortlichen Führer dieses Schiffes wegen eines Zusammenstoßes in Anspruch, der sich zwischen beiden Fahrzeugen am 6. Januar 1966 gegen 14.30 Uhr im Bereich der Einmündung des Da[REDACTED]-Hamm-Kanals in den Do[REDACTED]-E[REDACTED]-Kanal ereignet hat. MS "D[REDACTED]" (Ladung: 387 t Schrott) kam auf den Do[REDACTED]-E[REDACTED]-Kanal zu Berg (in Richtung Dortmund). Dieser verläuft an der



Unfallstelle annähernd von Süden nach Norden und ist nördlich der Einmündung 42 m breit. Hier fuhr MS "D[REDACTED]" in unmittelbarer Nähe des Ostufers des Kanals, das von einer den Wasserspiegel etwa 3 m überragenden Spundwand gebildet wird, welche in einer stumpfwinkligen Ecke in den Da[REDACTED]-Ha[REDACTED]-Kanal hineingezogen ist. Während der Vorbeifahrt an der Einmündung des Da[REDACTED]-Ha[REDACTED]-Kanals, die von Osten kommend rechtwinklig in den Do[REDACTED]-E[REDACTED]-Kanal führt und deren Mündungstrichter zuletzt mehr als 200 m breit ist, stieß MS "D[REDACTED]" mit dem Steuerbordvorschiff gegen das Steuerbordvorschiff des MS "Aviso" (Ladung: 618 t Feinkohle). Dieses Schiff war gerade im Begriff, aus dem Da[REDACTED]-Ha[REDACTED]-Kanal zu einer Talfahrt in den Do[REDACTED]-E[REDACTED]-Kanal einzubiegen. Durch den Zusammenstoß wurden beide Fahrzeuge beschädigt.

Die Klägerin wirft dem Beklagten zu 3 vor, er sei - wie unstreitig ist - mit MS "D[REDACTED]" bis zur Einmündung des Da[REDACTED]-Ha[REDACTED]-Kanals hart backbord an der Spundwand entlang gefahren. Das sei nautisch falsch gewesen, weil die Spundwand die Sicht aus dem Do[REDACTED]-E[REDACTED]-Kanal in den Da[REDACTED]-Ha[REDACTED]-Kanal und umgekehrt ver-sperrte. Außerdem habe der Beklagte zu 3 zum Unfallzeitpunkt kein Schifferpatent besessen und einen Blutalkoholgehalt von mindestens 1,44 Promille gehabt. Auch das ist unstreitig.

Die Klägerin hat beantragt,

die Beklagten als Gesamtschuldner zur Zahlung von 9.326,76 DM nebst Zinsen

zu verurteilen, und zwar sämtliche Beklagte dinglich haftend mit MS "D[REDACTED]", die Beklagten zu 1, 2 und 4 auch persönlich haftend im Rahmen des § 114 BinSchG, den Beklagten zu 3 außerdem unbeschränkt persönlich haftend.

Die Beklagten haben Klagabweisung beantragt. Nach ihrem Vorbringen mußte MS "D[REDACTED]" in unmittelbarer Nähe der Spundwand fahren, weil das Schiff - trotz Sperrsignal - an seiner Steuerbordseite von MS "Ex[REDACTED] 13" (715 t) überholt worden sei. Außerdem trifft nach ihren weiteren Darlegungen die Führung des MS "A[REDACTED]" zumindest ein Mitverschulden an dem Zusammenstoß. Dieses Fahrzeug habe kein Schallzeichen gegeben; ferner sei es mit zu hoher Geschwindigkeit gefahren; auch habe es das Ausfahrtmanöver falsch durchgeführt. Fürsorglich rechnen die Beklagten gegen die Klageforderung mit einer Gegenforderung von 8.599,25 DM auf. Dieser Betrag entspreche der Höhe ihres Unfallschadens.

Die Beklagten haben MS "D[REDACTED]" in Kenntnis der Klageforderung zu neuen Reisen ausgesandt.

Das Schiffsgerichtsgericht und das Schiffsgerichtsgericht haben der Klage stattgegeben. Mit der Revision verfolgen die Beklagten ihren Klagabweisungsantrag weiter. Die Klägerin beantragt, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe

1. Das Berufungsgericht hat zum Unfallhergang festgestellt:

MS "D[REDACTED]" habe sich der Einmündung des Da[REDACTED]-Ha[REDACTED]-Kanals in den Do[REDACTED]-E[REDACTED]-Kanal hart backbord fahrend genähert. Der Abstand des Schiffes zu der das Ostufer des Do[REDACTED]-E[REDACTED]-Kanals bildenden Spundwand habe nicht wesentlich mehr als einen Meter betragen. MS "A[REDACTED]" habe den Mündungstrichter des Da[REDACTED]-Ha[REDACTED]-Kanals mit geringer Geschwindigkeit befahren. Das Schiff habe 100 m vor der Mündungslinie das Schallzeichen 3 x lang, 1 x kurz gegeben. Auf seinem Vorschiff hätten sich die Ehefrau des Schiffsführers und ein Schiffsjunge als Ausguck aufgehalten. Bei der Einfahrt in den Do[REDACTED]-E[REDACTED]-Kanal habe es die stumpfwinklige Ecke der Spundwand hart angehalten.

2. Hiervon ausgehend wirft das Berufungsgericht dem Beklagten zu 3 vor, er habe gegen die ihm obliegende allgemeine Sorgfaltspflicht verstoßen. Zwar habe sich MS "D[REDACTED]" auf einer durchgehenden Schifffahrtstraße befunden und sei deshalb gegenüber MS "A[REDACTED]" zur Vorfahrt berechtigt gewesen. Auch sei es im allgemeinen nicht zu beanstanden, wenn ein Fahrzeug auf den westdeutschen Kanälen sein Steuerbordfahrwasser nicht einhalte. Im Streitfall sei aber zu berücksichtigen, daß ein Schiff, das aus dem Da[REDACTED]-Ha[REDACTED]-Kanal in den Do[REDACTED]-E[REDACTED]-Kanal einbiegen wolle, wegen der hohen Spundwand Sicht in die von Norden kommende Kanalstrecke erst erlange, wenn es bereits die Mündungslinie passiert habe. Daraus ergebe

23

sich aber für die auf dieser Kanalstrecke zu Berg kommenden Fahrzeuge die Pflicht, denjenigen Teil ihres Backbordfahrwassers nicht zu benutzen, den ein aus dem Da[REDACTED]-Ha[REDACTED]-Kanal kommendes Schiff benötigt, um Einblick in den Do[REDACTED]-E[REDACTED]-Kanal zu gewinnen. Diese Pflicht habe MS "D[REDACTED]" nicht befolgt.

Die Revision greift diese Ausführungen ohne Erfolg an:

Nach § 49 BinSchStrO in der zur Unfallzeit geltenden Fassung vom 19. Dezember 1954 hatten an der Einmündung einer Schifffahrtstraße in eine andere die Fahrzeuge auf der durchgehenden Schifffahrtstraße die Vorfahrt. Diese Berechtigung umfaßte bei dem hier interessierenden Do[REDACTED]-E[REDACTED]-Kanal die gesamte Breite der Schifffahrtstraße. Das folgt bereits daraus, daß das Rechtsfahren auf den westdeutschen Kanälen, zu denen der Do[REDACTED]-E[REDACTED]-Kanal gehört (§ 1 -WK- BinSchStrO), jedenfalls vor der Neufassung der Binnenschifffahrtstraßenordnung im Jahre 1971 nicht vorgeschrieben war und, wie dem Zusammenhang des angefochtenen Urteils zu entnehmen ist, auch keine verbindliche Übung der Schifffahrttreibenden dahin bestand. Das Vorfahrtsrecht der Fahrzeuge auf einer durchgehenden Schifffahrtstraße befreit diese jedoch nicht von der sich aus § 50 Nr. 3 Satz 1 (jetzt: § 6.16 Nr. 3) BinSchStrO ergebenden Pflicht, den Ausfahrenden durch eine Änderung des Kurses oder der Geschwindigkeit zu unterstützen. Des weiteren gilt auch für sie der allgemeine, in § 4 (jetzt: § 1.04) BinSchStrO ausgesprochene Grundsatz, daß die Schiffsführer über die

Bestimmungen dieser Polizeiverordnung hinaus alle Vor-
sichtsmaßregeln zu treffen haben, welche die allgemeine
Sorgfaltspflicht und die berufliche Übung gebieten, um
gegenseitige Beschädigungen der Fahrzeuge oder Be-
hinderungen der Schifffahrt zu vermeiden. Das bedeutet
aber, daß sie in Fällen, in denen der Ausfahrende vor
dem Passieren der Mündungslinie wegen der örtlichen
Gegebenheiten keine oder nur eine beschränkte Sicht auf
die durchgehende Schifffahrtstraße hat, verpflichtet sind,
denjenigen Teil der durchgehenden Schifffahrtstraße frei-
zuhalten, den der Ausfahrende benötigt, um volle Sicht zu
erlangen, oder diesen Teil erst dann zu befahren, nachdem
sie sich zuvor vergewissert haben, daß sie hierdurch ein
ausfahrendes Schiff weder behindern noch gefährden. Sonst
wäre es in derartigen Fällen einem ausfahrenden Schiff - je-
denfalls in zumutbarer Weise - nicht oder nur schwer mög-
lich, sich ohne eigene Gefährdung oder die Gefährdung an-
derer Fahrzeuge uneingeschränkte Sicht auf die durchgehen-
de Schifffahrtstraße zu verschaffen.

Nach den Feststellungen des Berufungsgerichts be-
trug der Abstand des MS "D[REDACTED]" zu der das Ostufer
des Do[REDACTED]-E[REDACTED]-Kanals bildenden Spundwand und ersicht-
lich auch zu der sich an die Spundwand anschließenden
Mündungslinie "nicht wesentlich mehr als einen Meter".
Daß diese Feststellung, wie die Revision rügt, auf einem
Verfahrensverstoß beruhen oder nicht hinreichend klar
sein soll, ist nicht erkennbar. Ein solcher Abstand zur
Mündungslinie ermöglicht es aber einem Fahrzeug, das den
Do[REDACTED]-Ha[REDACTED]-Kanal verlassen will, nicht, ungefährdet
volle Sicht auf den Do[REDACTED]-E[REDACTED]-Kanal zu gewinnen.

Deshalb hat der Beklagte zu 3, dem die Sichtbehinderung der aus dem Da[REDACTED]-Ha[REDACTED]-Kanal ausfahrenden Fahrzeuge bekannt war, § 4 BinSchStrO verletzt. Dabei läge ein schuldhafter Verstoß des Beklagten zu 3 gegen diese Bestimmung auch dann vor, wenn, wie die Beklagten behaupten, das Berufungsgericht aber nicht näher erörtert hat, MS "D[REDACTED]" wegen des Überholmanövers von MS "Ex[REDACTED] 13" gehindert gewesen sein sollte, einen anderen Kurs zu fahren. MS "D[REDACTED]" hätte dann abstoppen und solange halten müssen, bis es die Mündungslinie in einem Abstand hätte passieren können, bei welchem ein ausfahrendes Fahrzeug nicht gefährdet worden wäre.

3. Das Berufungsgericht verneint jedes Mitverschulden der Führung des MS "A[REDACTED]". Es meint - in Übereinstimmung mit den gutachtlichen Äußerungen des Sachverständigen Denker - MS "A[REDACTED]" habe kein zweites Schallzeichen geben müssen; auch sei die Durchführung der Ausfahrt nicht zu beanstanden. Damit verkennt das Berufungsgericht die Pflichten, die MS "A[REDACTED]" zu beachten hatte.

a) Nähert sich ein Fahrzeug, das aus dem Da[REDACTED]-Ha[REDACTED]-Kanal ausfahren will, der Mündungslinie mit einer Geschwindigkeit von 2 - 2,5 km/st (so MS "A[REDACTED]" nach den Angaben seines Schiffsführers - VA. Bl. 51), so legt es in einer Minute zwischen 33,3 und 41,6 m zurück. Gibt es, wie hier, das Schallzeichen nach § 50 Nr. 3 Satz 2 (jetzt: § 6.16 Nr. 2) BinSchStrO 100 m vor der Mündungslinie, so benötigt es noch 3 bzw. 2 1/2 Minuten bis zu deren Passieren. In dieser Zeitspanne legt aber ein Schiff, das den Do[REDACTED]-E[REDACTED]-Kanal mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 9 km/st (vgl. § 18 -WK - BinSchStrO)

befährt, 450 bzw. 375 m zurück. Nimmt man hierzu in Betracht, daß die Hörbarkeit von Schallzeichen im Bereich der Einmündung durch die hohe Spundwand beeinträchtigt sein kann, so ist zu verlangen, daß das ausfahrende Fahrzeug das Schallzeichen in einer wesentlich geringeren Entfernung zur Mündungslinie wiederholt. Hierzu war die Führung des MS "A[REDACTED]" aber auch deshalb verpflichtet, weil sie die Ausfahrt in riskanter Weise durchführen wollte (vgl. nachfolgend b). Schon deshalb trifft sie ein Mitverschulden an der Kollision.

b) Der Senat vermag auch nicht die Auffassung des Berufungsgerichts zu teilen, MS "A[REDACTED]" habe das Ausfahrtmanöver nautisch einwandfrei durchgeführt. Zwar durfte die Führung des MS "A[REDACTED]" darauf vertrauen, daß die Bergfahrt auf dem Do[REDACTED]-E[REDACTED]-Kanal ihrem Fahrzeug denjenigen Teil des Fahrwassers überlassen werde, den MS "A[REDACTED]" zur vollen Sicht in den Do[REDACTED]-E[REDACTED]-Kanal benötigte. Das entband sie jedoch nicht von der Pflicht, ihrerseits alles zu unternehmen, um jede Gefährdung oder jede über den Rahmen des § 50 Nr. 3 Satz 1 BinSchStrO hinausgehende Behinderung der Fahrzeuge auf dem Do[REDACTED]-E[REDACTED]-Kanal zu vermeiden. Hierzu gehörte aber nicht nur, daß sie einen Ausguck aufstellte und sich mit langsamster Fahrt der Mündungslinie näherte. Vielmehr mußte sie für die Ausfahrt einen Kurs wählen, der ihr möglichst früh Sicht auf den Teil des Do[REDACTED]-E[REDACTED]-Kanals gestattete, den sie befahren wollte. Ferner mußte sie die mit der Ausfahrt verbundenen Manöver so durchführen, daß ihr Fahrzeug zunächst nicht weiter in den Do[REDACTED]-E[REDACTED]-Kanal geriet, als für den Einblick in diesen erforderlich war.

LN

Danach war es aber falsch, wenn das 66 m lange MS "A[REDACTED]" in Schrägfahrt die stumpfwinklige Ecke der Spundwand hart anhielt, anstatt sich noch innerhalb des Mündungstrichters aufzustrecken und die Ausfahrt möglichst in der Mitte der zuletzt mehr als 200 m breiten Einmündung vorzunehmen. Wenn das Berufungsgericht in diesem Zusammenhang im Anschluß an die gutachtlichen Äußerungen des Sachverständigen Denker ausführt, das harte Anhalten der Ecke der Spundwand durch MS "A[REDACTED]" sei wegen des einschwenkenden Achterschiffes sachgemäß gewesen, zumal die Führung dieses Schiffes auch damit habe rechnen müssen, daß auf dem Do[REDACTED]-E[REDACTED]-Kanal zu Berg kommende Fahrzeuge in den Da[REDACTED]-Ha[REDACTED]-Kanal einbiegen wollten, so beachtet es weder hinreichend die große Breite des Mündungstrichters noch genügend den Umstand, daß ein in den Da[REDACTED]-Ha[REDACTED]-Kanal einfahrendes Fahrzeug gegenüber dem ausfahrenden MS "A[REDACTED]" nicht bevorrechtigt war und die Einfahrt unter anderem erst dann vornehmen durfte, wenn es volle Sicht auf die Einmündung hatte.

4. Da das Berufungsgericht zu Unrecht jede Pflichtwidrigkeit der Führung des MS "A[REDACTED]" verneint hat, kann das angefochtene Urteil keinen Bestand haben. Es war deshalb aufzuheben und die Sache, da sie zu einer abschließenden Entscheidung nicht reif ist, zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung an das Berufungsgericht zurückzuverweisen. Dabei wird das Berufungsgericht besonders auf folgende Gesichtspunkte achten müssen:

a) Bei der Beurteilung der Frage, ob die Nichtabgabe eines zweiten Schallzeichens durch MS "A[REDACTED]" für den

Schiffszusammenstoß adäquat kausal war, wird nach der Lebenserfahrung zu vermuten sein, daß ein von MS "A[REDACTED]" auf kurze Entfernung abgegebenes Schallzeichen auf MS "D[REDACTED]" gehört worden wäre und dessen Führung zu einem Abgehen nach Steuerbord oder, falls dies wegen des überholenden MS "Ex[REDACTED] 13" nicht möglich gewesen sein sollte, zum Abstoppen veranlaßt hätte.

b) Die Beurteilung der Frage, ob es nicht zu dem Schiffszusammenstoß gekommen wäre, wenn MS "A[REDACTED]" das Ausfahrtmanöver ordnungsgemäß ausgeführt hätte, hängt im wesentlichen davon ab, welche Strecken notwendig waren, um MS "D[REDACTED]" und MS "A[REDACTED]" ständig zu machen.

c) Bei einer im Rahmen der §§ 92 BinSchG, 736 Abs. 1 HGB vorzunehmenden Schuldabwägung ist auch das Verhalten des MS "Ex[REDACTED] 13" in Betracht zu ziehen, sofern dieses Schiff, wie die Beklagten behaupten, an dem Zusammenstoß mit-schuldig war. Auch kann das Verschulden des Beklagten zu 3 deshalb besonders schwer ins Gewicht fallen, weil er sein Schiff mit einem Blutalkoholgehalt von 1,44 Promille führte (vgl. BGH VersR 1967, 449).

d) Der Klageantrag geht unter anderem dahin, sämtliche Beklagte dinglich haftend mit MS "D[REDACTED]", d. h. zur Duldung der Zwangsvollstreckung in dieses Schiff, zu verurteilen. Nach der Fassung der vom Berufungsgericht

12

nicht abgeänderten Urteilsformel des Schiffahrtsgerichts
ist der Beklagte zu 3 hierzu nicht verurteilt worden.
Das wäre aber für eine Zwangsvollstreckung in MS "D[REDACTED]"
erforderlich (§ 747 ZPO). Darauf wird auch bei einem nur
teilweisen Obsiegen der Klägerin zu achten sein.

Fleck

Liesecke

Dr. Schulze

Dr. Bauer

Dr. Kellermann