

Nachschlagewerk: ja

BGHZ: nein

BSchSO §§ 4, 38 Nr. 1 Abs. 1

- a) Der Bergfahrer muß dem Talfahrer so viel Raum lassen, daß er auch an den Fahrzeugen, die er nach der Begegnung passieren muß, ohne Gefahr vorbeifahren kann.
- b) Zu den Pflichten eines Schiffsführers, dessen Sicht bei der Ausfahrt aus einer Schleuse in das Schleusenunterwasser eingeschränkt ist.

BGH, Urt. v. 21. April 1969 - II ZR 147/67 -

Schiffahrtsobergericht Hamm

Schiffahrtsgericht Dortmund

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 147/67

URTEIL

Verkündet am
21. April 1969
Heil,
Justizhauptsekretär
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

1. der G [REDACTED] de F [REDACTED] R [REDACTED]
zu S [REDACTED], vertreten durch die Herren Pierre P [REDACTED],
Präsident G [REDACTED], dieser vertreten durch Generaldirektor
Mr. Robert D [REDACTED],
2. des Kapitäns Volker S [REDACTED], [REDACTED],
I [REDACTED]straße [REDACTED],

Beklagten, Revisionskläger und
Revisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigte : Rechtsanwälte Dr. [REDACTED]
und Dr. [REDACTED]

gegen

den G [REDACTED] - K [REDACTED], A [REDACTED] V [REDACTED] -
Aktiengesellschaft, vertreten durch den Vorstand in K [REDACTED],
V [REDACTED]straße [REDACTED]

Klägerin, Revisionsbeklagte und
Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 21. April 1969 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Dr. Kuhn und der Bundesrichter Fleck, Stimpel, Dr. Bauer und Dr. Kellermann für Recht erkannt:

Die Revision der Beklagten gegen das Urteil des Schifffahrtsobergerichts Hamm vom 28. April 1967 wird zurückgewiesen.

Auf die Revision der Klägerin wird - unter Zurückweisung der weitergehenden Revision - das genannte Urteil geändert und der Klagsanspruch dem Grunde nach zu 3/4 für gerechtfertigt erklärt. Im übrigen bleibt es bei der Klagabweisung.

Von den Kosten beider Rechtsmittelinstanzen haben die Beklagten als Gesamtschuldner 3/4, die Klägerin 1/4 zu tragen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Klägerin ist Versicherer des MS "Binchen III". Sie nimmt die Beklagten, die Eignerin und den Schiffsführer des Schubbootes "Semois", aus übergegangenem und übertragenem Recht auf Zahlung von Schadensersatz in Höhe von 57.467,60 DM in Anspruch.

Am 19. März 1963 gegen 15 Uhr wurden in der Südkammer der Schleuse Herne-Ost des Rhein-Herne-Kanals ge-



gemeinsam das auf 2 m Tiefe abgeladene MS "Stadt Emden" (46 m lang, 7,32 m breit, 454 t, 375 PS), das leere MS "Fritz" (34 m lang, 5,60 m breit, 258 t, 100 PS) und das ebenfalls leere MS "Binchen III" (60 m lang, 8,38 m breit, 657 t, 430 PS) zu Tal geschleust. Die Schiffe fuhren anschließend in der erwähnten Reihenfolge durch den Vorhafen der Südkammer. Dieser beginnt bei km 37.300 (Kammerausfahrt), verläuft in ostwestlicher Richtung, ist zwischen 37 und 40 m breit und geht bei km 37.000 (westliches Ende der Schleuseninsel) in den gegen 100 m breiten Vorhafen für beide Schleusenkammern über. Die Talfahrer begegneten im Schleusenunterwasser - die einzelnen Begegnungsorte sind streitig - zunächst Steuerbord-über-Steuerbord dem Schubboot "Semois" mit dem leeren Schubleichter "CNFR 129" (Gesamtlänge der Schubeinheit: 84,98 m, Breite: 9,50 m). Anschließend passierten sie das auf 2 m Tiefe abgeladene MS "Alwine" (56,50 m lang, 7,99 m breit, 676 t, 280 PS) Backbord-über Backbord. Hierbei stieß MS "Binchen III" bei km 36.950 mit dem Backbordvorschiff gegen das Backbordvorschiff des hart an der südlichen Fahrwassergrenze fahrenden MS "Alwine". Der Bergfahrer wurde nach Steuerbord abgewiesen und prallte mit dem Steuerbordvorschiff gegen den Dalben Nr. 8 (km 36.970) auf der Südseite des Kanals. Beide Schiffe und der Dalben wurden beschädigt.

Die Klägerin wirft dem Beklagten zu 2 nautisches Fehlverhalten vor:

Der Beklagte zu 2, der mit der Schubeinheit kurze Zeit vor dem Unfall im Schleusenbereich angekommen war und nahe der nördlichen Fahrwassergrenze neben den bei km 36.750 und 36.800 befindlichen Dalben hinter einem weiteren auf Schleusung in der Nordkammer wartenden Bergfahrer

verhalten hatte, sei nach der Ausfahrt der drei Talfahrer aus der Südkammer mit großer Geschwindigkeit in die südliche Hälfte des gemeinsamen Schleusenvorhafens hinübergewechselt, um vor dem zu Berg kommenden MS "Alwine" in die Südkammer einzufahren. Hierdurch habe er MS "Fritz" und MS "Binchen III" gezwungen, ihren Kurs, der während der Fahrt durch den Vorhafen der Südkammer etwa in Fahrwassermitte verlaufen sei, unvermittelt nach Backbord zu ändern. Insbesondere habe MS "Binchen III", in dessen Kurs die zunächst durch die Schleuseninsel verdeckte Schubeinheit hineingefahren sei, hart nach Backbord ausweichen müssen und danach das inzwischen herangekommene MS "Alwine" nicht mehr nach Steuerbord freifahren können. Auch habe das Schubboot das Blinklicht für eine Steuerbordbegegnung zu spät eingeschaltet.

Die Beklagte zu 1 hat das Schubboot "Semois" nach Kenntnis der Klagforderung zu einer neuen Reise ausgesandt.

Die Klägerin hat beantragt, die Beklagten als Gesamtschuldner zur Zahlung von 57.467,60 DM nebst Zinsen zu verurteilen, und zwar die Beklagte zu 1 außer dinglich haftend mit dem Schubboot "Semois" im Rahmen des Binnenschiffahrtsgesetzes auch persönlich haftend.

Die Beklagten haben um Klagabweisung gebeten. Sie bestreiten den Klaganspruch nach Grund und Höhe. Nach ihren Darlegungen hat die Schubeinheit das MS "Binchen III" zu keiner unvermittelten Kursänderung gezwungen. Der Schubverband, der rechtzeitig Blinkzeichen gegeben habe, sei bei Erreichen der Schleuseninsel bereits wieder gestreckt gefahren, habe seinen Kurs entlang des nördlichen Ufers des Vorhafens der Südkammer gerichtet und sei MS "Binchen III" auf diesem Kurs zwischen dem westlichen

Ende der Schleuseninsel (km 37.000) und der bei km 37.150 über den Vorhafen führenden Fußgängerbrücke begegnet. Für die Begegnung habe MS "Binchen III" eine Fahrwasserbreite von mindestens 20 m zur Verfügung gestanden; der Abstand zwischen der Schubeinheit und dem nachfolgenden MS "Alwine" habe nicht weniger als 200 m betragen. Wenn es dennoch zu dem Schiffsunfall gekommen sei, so deshalb, weil der Schiffsführer von MS "Binchen III" beide Bergfahrer zu spät ausgemacht habe und sich aus diesem Grunde auf die von MS "Alwine" verlangte Backbordbegegnung nicht mehr habe einrichten können.

Das Schifffahrtsgericht hat den Klaganspruch dem Grunde nach in vollem Umfang, das Schifffahrtsebergericht - unter Klagabweisung im übrigen - zu 1/3 für gerechtfertigt erklärt. Beide Parteien haben Revisionen eingelegt. Die Klägerin erstrebt die Wiederherstellung des erstinstanzlichen Urteils. Die Beklagten begehren die vollständige Abweisung der Klage. Beide Parteien bitten, die Revision der Gegenseite zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

I. 1. Das Berufungsgericht hat u.a. festgestellt:

Der Beklagte zu 2 sei, nachdem er mit der Schubeinheit verhalten hatte, schräg durch die nördliche Hälfte des gemeinsamen Vorhafens zur Südwestecke der Schleuseninsel und von dort in die nördliche Hälfte des Vorhafens der Südkammer gefahren. Er habe den Kurs der drei Talfahrer nicht gekreuzt, diesen rechtzeitig durch Lichtsignal Kursweisung für eine Steuerbordbegegnung gegeben und die Fahrwassermitte (oder deren westliche Verlängerung) des Vorhafens der

Südkammer zu keinem Zeitpunkt überschritten. Die Begegnung zwischen dem Schubverband und MS "Binchen III" habe im Vorhafen der Südkammer zwischen km 37.100 und 37.000 stattgefunden. Hierbei sei MS "Binchen III" nach Backbord bis in unmittelbare Nähe der Dalben am Südufer ausgewichen.

MS "Binchen III" habe eine Fahrwasserbreite von mindestens 18 m zur Verfügung gestanden. Der Abstand zwischen dem Heck der Schubeinheit und dem Bug des MS "Alwine" habe im Zeitpunkt des Zusammenstoßes mindestens 60 m und höchstens 120 - 150 m betragen. Als Annäherungsgeschwindigkeit zwischen MS "Binchen III" und MS "Alwine" seien mindestens 14 km/h (je 7 km/h für den Berg- und den Talfahrer) anzunehmen.

2. Das Berufungsgericht wirft dem Beklagten zu 2 eine Verletzung der ihm nach § 4 BSchSO obliegenden allgemeinen nautischen Sorgfaltspflichten vor. Es meint, er habe in den Vorhafen der Südkammer erst nach der Begegnung mit den Talfahrern hineinfahren dürfen, da der Abstand zwischen der Schubeinheit und MS "Alwine" keine gefahrlose Begegnung zwischen diesem Schiff und MS "Binchen III" gestattet habe. Der Führung des letztgenannten Fahrzeugs lastet das Berufungsgericht an, sie habe aus Unachtsamkeit beide Bergfahrer zu spät bemerkt, sei bei der Begegnung mit dem Schubverband ohne Notwendigkeit bis in unmittelbare Nähe der Dalben am Südufer ausgewichen und habe hierdurch die Manövrierfähigkeit ihres Schiffes so weitgehend beeinträchtigt, daß sie der Kursweisung von MS "Alwine" nicht mehr habe folgen können. Diese Fehler wiegen nach der Auffassung des Berufungsgerichts doppelt so schwer wie die beanstandete Handlungsweise des Beklagten zu 2.

II. Die Ausführungen des Berufungsgerichts halten nicht in allen Punkten einer rechtlichen Nachprüfung stand.

A. Verhalten der Führung der Schubeinheit "Semois"

1. Dem Berufungsgericht ist darin beizutreten, daß der Beklagte zu 2 durch das Verlassen des Warteplatzes und das Vorfahren zur Südkammer nicht gegen § 102 Nr. 5 BSchSO verstoßen hat. Vor dieser Kammer befand sich kein der Schubeinheit im Schleusenrang vorgehendes Fahrzeug. Auch lag eine Weisung nach § 102 Nr. 4 Abs. 2 BSchSO nicht vor.

2. Entgegen der Meinung der Klägerin hat der Beklagte zu 2 die Fahrt mit der Schubeinheit zu keinem unzulässigen Zeitpunkt aufgenommen (§ 48 Nr. 1, 1. Alternative BSchSO). Die Klägerin beachtet nicht hinreichend, daß die genannte Vorschrift den durch die Abfahrt eines Schiffes möglichen Gefahren begegnen will, im Streitfall aber eine Gefahrenlage für die anderen im Revier befindlichen Fahrzeuge erst durch das der Abfahrt nachfolgende Verhalten des Beklagten zu 2 (vgl. unten 5) entstanden ist.

3. Dem Berufungsgericht ist im Ergebnis auch insoweit zu folgen, als es das Vorliegen einer unerlaubten Querverfahrt (§ 48 Nr. 1, 2. Alternative BSchSO) seitens des Beklagten zu 2 verneint hat. Die gegenteilige Auffassung der Klägerin verkennt, daß der Schubverband, wie die Klägerin in anderem Zusammenhang selbst dargelegt hat, beim Überwechseln in die südliche Hälfte des gemeinsamen Vorhafens Bergfahrer war. Ein Bergfahrer wird aber nicht dadurch zum Querverfahrer i. S. des § 48 Nr. 1 BSchSO, daß er in Schrägfahrt den Übergang in Richtung zum anderen Ufer macht (BGH VersR 1965, 354; 1969, 321, 322).

4. Zutreffend weist die Klägerin darauf hin, daß die Zeichengebung des Beklagten zu 2 für die beabsichtigte

Steuerbordbegegnung nicht der Bestimmung des § 38 Nr.3a BSchSO entsprochen hat. Entgegen den weiteren Ausführungen der Klägerin ist es jedoch aus Rechtsgründen nicht zu beanstanden, wenn das Berufungsgericht in der falschen Zeichengebung keine adäquate Unfallursache gesehen hat. Seine Erwägung wird von der ohne Verfahrensverstoß getroffenen, ersichtlich auch die Angaben des Schiffsführers Z [REDACTED] von MS "Binchen III" vor der Wasserschutzpolizei berücksichtigenden Feststellung getragen, das Blinklicht des Schubbootes sei von vorne zumindest ebenso gut wie eine beigeseetzte blaue Seitenflagge optisch wahrnehmbar und in seiner Bedeutung als Zeichen für eine Steuerbordbegegnung nicht zu mißdeuten gewesen.

5. Zu Recht rügt die Klägerin, daß das Berufungsgericht keinen Verstoß des Beklagten zu 2 gegen § 38 Nr. 1 Abs. 1 BSchSO angenommen hat. Nach dieser Vorschrift müssen Bergfahrer unter Berücksichtigung der örtlichen Umstände und des übrigen Verkehrs Talfahrern einen geeigneten Weg freilassen. Das bedeutet auch, daß der Bergfahrer dem Talfahrer so viel Raum lassen muß, daß er auch an den Fahrzeugen, die er nach der Begegnung passieren muß, ohne Gefahr vorbeifahren kann (BGH VersR 1965, 44, 45). Dies war vorliegend nicht der Fall. Nach den rechtsfehlerfreien Feststellungen des Berufungsgerichts ist die Führung des MS "Binchen III" durch das Hineinfahren der Schubeinheit in den Vorhafen der Südkammer zu einem doppelten Ausweichmanöver mit der Notwendigkeit eines gewissen "Schlangenfahrens" innerhalb eines Zeitraums veranlaßt worden, der für eine gefahrlose Begegnung nicht ausgereicht hat. Dabei ist es entgegen dem Vorbringen der Beklagten ohne Belang, daß dem MS "Binchen III" für die Begegnung mit dem Schubverband eine Fahrwasserbreite von mindestens 18 m zur Verfügung gestanden hat. Denn der Verstoß des Beklagten zu 2 gegen die Vorschrift des § 38

Nr. 1 Abs. 1 BSchSO liegt darin, daß er dem Talfahrer keinen unzweifelhaft hinreichenden Raum für die Begegnung mit dem nachfolgenden MS "Alwine" überlassen hat.

6. Da das Verhalten des Beklagten zu 2 die Merkmale der spezielleren Norm des § 38 Nr. 1 Abs. 1 BSchSO erfüllt, bedarf es keiner Prüfung der Ausführungen des Berufungsgerichts zu § 4 BSchSO (Wassermeyer, Der Kollisionsprozeß, 3. Aufl. S. 152) und der hiergegen gerichteten Angriffe der Beklagten.

B. Verhalten der Führung des MS "Binchen III"

1. Der Klägerin ist zuzugeben, daß die Erwägung des Berufungsgerichts, die Führung des MS "Binchen III" sei unter Verletzung ihrer allgemeinen nautischen Pflichten zu weit nach Backbord gegen die am Südufer des Verkanals der Südkammer befindlichen Dalben ausgewichen und habe dadurch den Schiffsunfall schuldhaft herbeigeführt, nicht frei von Rechtsirrtum ist.

a) Es steht zwischen den Parteien außer Streit, daß das Schubboot von der Wiederaufnahme der Fahrt an mit voller Kraft und sich ständig erhöhender Geschwindigkeit gefahren ist.

b) Es ist zwischen den Parteien ferner unstreitig, daß die Schubeinheit zunächst mit starkem Schrägkurs auf die Einfahrt des Vorhafens der Südkammer zugefahren ist.

c) Festzuhalten ist weiter, daß das leere MS "Binchen III" nicht in gleicher Weise wie ein abgeladenes Schiff manövrierfähig war.

d) Unter diesen besonderen Umständen kann es entgegen den Ausführungen des Berufungsgerichts nicht als nautisch fehlerhaft angesehen werden, wenn die Führung des MS "Binchen III" mit dem Schiff von der Fahrwassermitte in die Nähe der südlichen Fahrwassergrenze ausgewichen ist, um einen genügenden Sicherheitsabstand zu der mit voller Kraft fahrenden Schubeinheit zu erlangen.

2. Hingegen hat die Klägerin nichts Rechtserhebliches gegen den weiteren Vorwurf des Berufungsgerichts vorgebracht, die Führung des MS "Binchen III" habe beide Bergfahrer zu spät erkannt. Der Vorwurf geht, wie dem Zusammenhang des angefochtenen Urteils zu entnehmen ist, seinem sachlichen Gehalt nach letztlich dahin, Schiffsführer Zimmermann von MS "Binchen III" hätte bei sorgfältiger Beobachtung des Reviers und bei sorgsamer Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten den Schiffsunfall vermeiden können. Dem ist beizutreten:

MS "Binchen III" fuhr leer und hinter zwei anderen Schiffen durch den Vorhafen der Südkammer zu Tal. Erfahrungsgemäß war damit die Sicht für seine Führung in das Unterwasser der Schleuse durch das eigene hochstehende Verschiff und durch das leer voranfahrende und damit ebenfalls hoch aus dem Wasser ragende MS "Fritz" beeinträchtigt. Hinzukommt nach den Feststellungen des Berufungsgerichts eine weitere Sichtbehinderung der Führung des MS "Binchen III" durch die Schleuseninsel in Richtung des nördlichen Teils des gemeinsamen Vorhafens. Dabei mußte die Führung des MS "Binchen III" damit rechnen, daß auch von dort Bergfahrer in den Vorhafen der Südkammer kommen konnten, zumal die Nordkammer zur Bergschleusung noch nicht frei war und vor der Südkammer kein Schiff auf Bergschleusung gewartet hat.

Bei dieser Sachlage gebot aber die allgemeine nautische Sorgfaltspflicht, einen Ausguck auf dem Vorschiff des 60 m langen MS "Binchen III" aufzustellen. Wäre dies geschehen, so hätte die Führung des MS "Binchen III" zumindest um eine Schiffslänge früher die von dem Manöver der Schubeinheit ausgehende Gefahrenlage erkennen und ihr durch die Abgabe eines Achtungssignals bei gleichzeitiger Herabsetzung der eigenen Geschwindigkeit begegnen können.

G. Schadensverteilung

Das Berufungsgericht hat bei der Abwägung des Verschuldens der Führungen der Schubeinheit und des MS "Binchen III" nicht hinreichend berücksichtigt, daß in erster Linie der Beklagte zu 2 die Gefahrenlage geschaffen hat, in der es zu dem Schiffsunfall gekommen ist. Es hat ferner nicht genügend beachtet, daß der Beklagte zu 2 ohne Rücksicht auf die Sicherheit der aus der Südkammer ausfahrenden Talfahrer unter Einsatz der vollen Maschinenkraft seines Schubbootes in den Vorhafen dieser Kammer eingefahren ist, um sie vor dem zu Berg kommenden MS "Alwine" zu erreichen. Zu einem derart rücksichtslosen Verhalten bestand um so weniger Anlaß, als die Führung des MS "Alwine", wie die Beklagten in den Vorinstanzen nicht in Abrede gestellt haben, der Schubeinheit zu keinem Zeitpunkt den Schleusenvorrang streitig gemacht oder in sonstiger Weise nautisch falsch gehandelt hat. Es kann deshalb nicht bei der vom Berufungsgericht vorgenommenen Schadensverteilung bleiben.

Vielmehr erscheint es angemessen, daß die Beklagten 3/4 des von der Klägerin geltend gemachten Unfallschadens tragen.

Dr. Kuhn

Fleck

Stimpel

Dr. Bauer

Dr. Kellermann