

27

Nachschlagewerk: ja

Amtliche Sammlung: nein

RheinSchPolVO §§ 50 Nr. 3, 52; BinnenschiffahrtsstraßenO § 49

- a) § 49 BSchSO gilt nicht für die Ausfahrt aus einer Fluß- oder Kanalmündung in den Rhein.
- b) Zur Frage der entsprechenden Anwendbarkeit des § 52 Nr. 3 RheinSchPolVO (Ausnahme von dem Verbot des Treibenlassens).
- c) Zur nautischen Sorgfaltspflicht der Führer von gleichzeitig ein- und ausfahrenden Schiffen bei der Einmündung des Wesel-Datteln-Kanals in den Rhein.

BGH, Urt. v. 5. Mai 1966 - II ZR 151/64 - Rheinschiffahrtsgericht
Duisburg-Ruhrort
Rheinschiffahrtsober-
gericht Köln

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 151/64

URTEIL

Verkündet am
5. Mai 1966
Heil,
Justizobersekretär
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der Reederei "Br [REDACTED]" Gesellschaft mit beschränkter
Haftung mit Sitz in W [REDACTED], K [REDACTED] Straße [REDACTED] - [REDACTED],
vertreten durch ihre Geschäftsführer, daselbst,

Klägerin, Revisionsklägerin und
Anschlußrevisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. h. c. [REDACTED] -

gegen

1. die Firma BP B [REDACTED] und P [REDACTED] Aktiengesellschaft
mit Sitz in H [REDACTED], Postfach [REDACTED],
vertreten durch ihren Vorstand,

2. den Kapitän Bernhard N [REDACTED] vom MTS "BP Ka [REDACTED]",
zu laden bei der Beklagten zu 1,

Beklagten, Revisionsbeklagten und
Anschlußrevisionskläger,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] - .

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 5. Mai 1966 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Dr. Fischer und der Bundesrichter Dr. Kuhn, Dr. Nörr, Dr. Schulze und Fleck für Recht erkannt:

Die Revision der Klägerin und die Anschlußrevision der Beklagten gegen das Urteil des Rheinschiffahrtsobergerichts in Köln vom 29. Mai 1964 werden unter teilweiser Änderung des Urteils im Kostenpunkt zurückgewiesen.

Die Kosten des Berufungsverfahrens werden den Beklagten als Gesamtschuldnern zur Hälfte auf-erlegt. Die Entscheidung über die restlichen Kosten des Berufungsverfahrens wird dem Rheinschiffahrtsgericht übertragen.

Die Kosten des Revisionsverfahrens werden gegeneinander aufgehoben.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Klägerin nimmt die Beklagten auf Schadensersatz in Höhe von 14.855,63 DM aus einem Schiffsunfall in Anspruch, der sich am 30. Juni 1962 gegen 11.00 Uhr im Bereich der Einmündung des Wesel-Datteln-Kanals in den Rhein ereignet hat. Sie ist Ausrüsterin des der Reederei Am [REDACTED], A [REDACTED], gehörigen 878 t großen, 600 PS starken, 67 m langen und 8,2 m breiten MTS "O [REDACTED]"; das Schiff hat fünf Laderäume. Die Reederei Am [REDACTED] hat alle ihr als



Eigentümerin des MTS "O [REDACTED]" aus dem Unfall vom 30. Juni 1962 etwa entstandenen Ansprüche gegen die Beklagten an die Klägerin abgetreten.

Der Beklagten zu 1 gehört das 941 t große, 500 PS starke, 67 m lange und 8,2 m breite MTS "BP Ka [REDACTED]", das zur Zeit des Unfalls vom Beklagten zu 2 verantwortlich geführt wurde.

Das MTS "O [REDACTED]" befand sich auf der Reise von We [REDACTED] nach Ho [REDACTED] und fuhr leer zu Tal. Als es die Höhe von km 813 erreicht hatte, drehte es auf, um sich anschließend sacken zu lassen und dann in den Wesel-Datteln-Kanal einzufahren. Auf dem Wesel-Datteln-Kanal fuhr das mit 920 t Heizöl beladene MTS "BP Ka [REDACTED]". Es beabsichtigte, aus dem Kanal auszufahren und zu Berg auf dem Strom weiterzufahren. Zwischen beiden Motortankschiffen kam es zu einer Kollision, bei der "O [REDACTED]" backbords in Höhe des Raumes IV vom Vordersteven des Gegenfahrers beschädigt wurde. Zur Unfallzeit war es windig. Der Wind stand vom linken zum rechten Ufer. Nach der Kollision hat die Beklagte zu 1 das MTS "BP Ka [REDACTED]" auf weitere Reisen ausgesandt.

Die Klägerin hat behauptet:

"O [REDACTED]" habe in Höhe der Kanalmündung aufgedreht und dabei ein Einfahrtssignal gegeben. Dann habe Schiffsführer Schindelbeck das Motorschiff sacken lassen, um die Kanaleinfahrt frei einsehen zu können. In diesem Zeitpunkt habe das MTS "BP Ka [REDACTED]" sich kurz vor der Ausfahrt befunden. Als nun das über Steuer fahrende MTS "O [REDACTED]" den Molenkopf bereits mit seinem Vorschiff fast erreicht gehabt habe, habe "BP Ka [REDACTED]" plötzlich Kurs nach Back-

bord genommen. Zwar habe Schiffsführer Schindelbeck versucht, durch sofortiges Zurückschlagen eine Vorbeifahrt des MTS "BP Ka [REDACTED]" vor dem Steven von "O [REDACTED]" zu ermöglichen, der Zusammenstoß habe sich jedoch nicht mehr vermeiden lassen. "BP Ka [REDACTED]" habe in Querlage mit seinem Steven das noch gestreckt auf Strom befindliche MTS "Oranje 18" an dessen Backbordseite erfaßt. Die Schiffsführung von "BP Ka [REDACTED]" habe das Vorfahrtsrecht des klügerischen Schiffes verletzt; das ausfahrende Schiff hätte zunächst am rechten Ufer talwärts fahren müssen und erst dann aufdrehen dürfen.

Die Beklagten haben vorgetragen:

Vor der Mündung des Wesel-Datteln-Kanals habe der Beklagte zu 2 das vorgeschriebene Ausfahrtssignal gegeben. "BP Ka [REDACTED]" habe dann gedreht, um die Fahrt auf dem Strom zu Berg fortzusetzen. Als das Schiff schon fast quer zum Molenkopf gelegen habe, habe sich "O [REDACTED]", das fehlerhaft oberhalb der Kanalmündung aufgedreht habe und sich verbotenerweise habe sacken lassen, noch oberhalb des Molenkopfes befunden und mit seinem Heck nicht über den Molenkopf hinausgeragt. Es hätten daher keine Bedenken bestanden, die Ausfahrt auf Strom fortzusetzen. Plötzlich habe "O [REDACTED]" mit der Maschine zurückgeschlagen, ohne das hierbei vorgeschriebene akustische Signal zu geben. Nunmehr habe der Beklagte zu 2 zur Vermeidung einer Kollision ebenfalls zurückgeschlagen. Da das leere MTS "O [REDACTED]" jedoch durch den Wind auf "BP Ka [REDACTED]" zu getrieben worden sei, sei der Zusammenstoß nicht mehr zu verhüten gewesen.

Das Rheinschiffahrtsgericht hat die Klage im vollen Umfange, das Rheinschiffahrtsobergericht hat sie zur Hälft-

te dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt und im übrigen abgewiesen. Die Klägerin will mit ihrer Revision der Klage zum vollen Erfolg verhelfen, während die Beklagten mit der Anschlußrevision die völlige Klageabweisung erstreben. Beide Parteien bitten um Zurückweisung der gegnerischen Revision.

Entscheidungsgründe:

I. Nach § 49 BSchSO haben an der Einmündung einer Schifffahrtsstraße in eine andere Fahrzeuge auf der durchgehenden Schifffahrtsstraße die Vorfahrt. Die Parteien streiten darüber, ob diese Vorschrift für die Fluß- oder Kanalmündungen in den Rhein gilt oder nicht gilt. Das Rheinschifffahrtsgericht hat die Frage unter Berufung auf Kahlitz, Verkehrsrecht auf Binnenwasserstraßen, Band II, BSchSO § 49 Anmerkung II, bejaht, das Rheinschifffahrtsobergericht hat sie verneint. Es braucht auf die verschiedenen Gründe, die für und gegen die Anwendung dieser Vorschrift, auch von der Revision und der Revisionserwiderung, angeführt werden, nicht eingegangen zu werden. Denn es ist allseits übersehen, daß diese Frage vom Gesetz ausdrücklich dahin geregelt ist, daß § 49 BSchSO für Einmündungen in den Rhein nicht gilt. Nach Art. 1 der VO zur Einführung der BSchSO vom 19. Dezember 1954 (BGB III 9501 - 2) gilt die Binnenschifffahrtsstraßenordnung auf den Bundeswasserstraßen, die in den Sonderbestimmungen des zweiten Teiles der BSchSO aufgeführt sind. Im zweiten Teil "Sonderbestimmungen für einzelne Binnenschifffahrtsstraßen" ist der Rhein nicht aufgeführt. Dagegen ist durch Art. 1 der VO zur Einführung der RhSchPVO die Rheinschifffahrtspolizeiverordnung auf der Bundeswasserstraße Rhein in Kraft gesetzt worden. Hierdurch ist das Geltungsgebiet der beiden Polizeiverordnungen

klar abgegrenzt. § 49 BSchSO gilt nur, wenn eine Schifffahrtsstraße, die im II. Teil der BSchSt aufgeführt ist, in eine andere solche Schifffahrtsstraße einmündet, nicht aber, wenn sie in den Rhein mündet. Eine andere Regelung wäre auch nicht möglich gewesen, da der deutsche Gesetzgeber beim Erlass der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung durch die internationalen Vereinbarungen der Uferstaaten (vgl. Wassormeyer, Der Kollisionsprozeß in der Binnenschifffahrt 3. Aufl. S. 18 f) gebunden war, die eine dem § 49 BSchSO entsprechende Bestimmung nicht vorgesehen haben.

Mit Recht hat daher das Berufungsgericht nicht die Vorschrift des § 49 BSchSO, sondern die hier einschlägige Bestimmung des § 50 Nr. 3 RhSchPVO angewendet, die die Ausfahrt aus einer Kanalmündung in den Rhein, hier die Ausfahrt aus dem Wesel-Datteln-Kanal (Lippe-Seitenkanal), regelt. Diese Bestimmung regelt gerade das Verhalten der Schiffe, die sich in einem Kanal, der in den Rhein mündet, befinden und ausfahren wollen. Sie kann daher nicht mit der Erwägung der Revision, der örtliche Geltungsbereich der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung sei auf den Rhein beschränkt, MTS "BP Ka [REDACTED]" sei aber auf dem Kanal gefahren, abgetan werden.

II. Verschulden des MTS "BP Ka [REDACTED]"

Nach Ansicht des Berufungsgerichts bestanden keine grundsätzlichen Bedenken dagegen, daß der beklagte Schiffsführer von "BP Ka [REDACTED]" ausfahrend im stillen Wasser des Kanals drehte, um in Querlage am Molenkopf vorbei auf den Strom zu gelangen und anschließend unmittelbar zu Berg zu fahren. Das ausfahrende Schiff müsse aber seine Fahrt einstellen und gegebenenfalls ausweichen können, wenn dies die Rücksicht auf einfahrende Schiffe

erfordere. Dem habe "BP Ka [REDACTED]" nicht Rechnung getragen. Als MTS "O [REDACTED]" mit seinem Heck den Molenkopf schon passiert gehabt habe, habe "BP Ka [REDACTED]" sein begonnenes Drehmanöver nach Backbord fortgesetzt statt nach Steuerbord auszuweichen.

Um die Ansicht des Berufungsgerichts, "BP Ka [REDACTED]" hätte nach Steuerbord ausweichen müssen, zu bekämpfen, trägt die Anschlußrevision der Beklagten u.a. vor: Der Kanal habe im letzten Abschnitt vor seiner Einmündung in den Rhein nur eine Breite von 70 m und demgemäß eine Fahrwasserbreite von äußerstenfalls 55 - 60 m. Das 67 m lange MTS "BP Ka [REDACTED]" habe daher im Kanal vor seiner Einmündung nicht wenden können. Das im stillen Wasser nach Backbord drehende Schiff sei in seinen Bewegungsmöglichkeiten aufs äußerste beschränkt gewesen. Ein Zurückdrehen nach Steuerbord sei schon wegen der Kürze der zur Verfügung stehenden Zeit nicht möglich gewesen und hätte die "BP Ka [REDACTED]" erst recht vor das sich rückwärts bewegende MTS "O [REDACTED]" gebracht. Die Fortsetzung der Backbord-drehbewegung seines Schiffes habe daher dem beklagten Schiffsführer von "BP Ka [REDACTED]" in der Kürze der ihm zur Verfügung stehenden Zeit als das beste Manöver erscheinen können, mit dessen Hilfe man vielleicht noch das Fahrwasser des Kanals habe wieder gewinnen oder zwischen der Mole und "O [REDACTED]" habe passieren können.

Wenn es so war, wie die Anschlußrevision es darstellt, so hat "BP Ka [REDACTED]" ein nach § 50 Nr. 3 RhSchPVO unzulässiges Ausfahrtmanöver unternommen. Es spricht in der Tat entgegen der Ansicht des Berufungsgerichts sehr viel dafür, daß "BP Ka [REDACTED]" nur in der Weise hätte ausfahren dürfen, daß es zunächst am rechten Ufer talwärts fuhr, um dann an geeigneter Stelle aufzudrehen.

Anlässlich eines Zusammenstoßes bei der Ruhrmündung hat der Senat in seinem Urteil vom 1. April 1965 II ZR 181/63 (VersR 1965, 513, 514; ebenso BGH VersR 1965, 1146) ausgeführt, ein den Hafenkanal verlassendes Schiff müsse so ausfahren, daß es in gestreckter Lage in ausreichender Entfernung von dem Molenkopf auf den Strom komme, um auf diese Weise rechtzeitig den Überblick auf Oberstrom zu bekommen. Nichts anderes kann für die Ausfahrt aus dem Wesel-Datteln-Kanal gelten. Eine solche nach nautischer Sorgfaltspflicht gebotene Ausfahrt bergwärts war aber, wie auch die Ausführungen der Anschlußrevision ergeben, für das 67 m lange MTS "BP Ka [REDACTED]" kaum möglich. Zwar stellt das Berufungsgericht in anderem Zusammenhang (BU S. 18) fest, der Kanal sei in seiner Mündung etwa 80 m breit. Nach dem vom Wasser- und Schifffahrtsamt angeforderten Lageplan (Maßstab 1 : 5000), von dem das Berufungsgericht ausgeht, ist der Kanal die letzten 400 m vor dem Molenkopf 70 m breit und verbreitert sich anschließend bei seiner spitzwinkligen Einmündung in den Rhein. Hätte "BP Ka [REDACTED]" dort, wo das Berufungsgericht eine Breite von 80 m annimmt, gedreht, so wäre das Schiff mit seinem Kopf bereits in den nach rechtsrheinisch gehenden Hang des Rheinstromes geraten; in ausreichender Entfernung vom Molenkopf und in gestreckter Lage den Strom zu gewinnen, wäre für das 67 m lange Schiff nicht möglich gewesen. "BP Ka [REDACTED]" mußte also vorher zu drehen beginnen und hat das auch offensichtlich getan. Dann konnte aber das Schiff erst recht nicht in gestreckter Lage und in ausreichender Entfernung vom Molenkopf auf den Strom gelangen. Das ist auch die Ansicht des Berufungsgerichts, wenn es das Vorhaben des beklagten Schiffsführers von "BP Ka [REDACTED]", in Querlage am Molenkopf vorbei auf den Strom zu gelangen, nicht mißbilligt. Ein solches Vorhaben erscheint nautisch nicht unbedenklich, da das ausfahrende Schiff einen Überblick über etwaige sich

- wenn auch nautisch fehlerhaft - zu nahe an das rechte Rheinufer haltende Talfahrt erst gewinnen kann, wenn der Kopf des Schiffes den Molenkopf passiert hat, damit aber wegen der Querlage die Gefahr besteht, daß das Schiff nicht hart rechtsrheinisch zu Berg gebracht werden kann, sondern in den Strom hineinschießt.

Wenn man schon zugunsten der Anschlußrevision unterstellen will, daß die von "BP Ka [REDACTED]" gewählte Art der Ausfahrt zulässig gewesen sei, so mußte das Schiff bei der gegebenen Sachlage wenigstens mit äußerster Sorgfalt navigieren. Dazu gehörte zunächst, daß man auf MTS "BP Ka [REDACTED]" die über der Mole gesichtete Flagge von "O [REDACTED]" ständig genau im Auge behielt. Es mag sein - wenn es auch wenig wahrscheinlich erscheint - , daß der auf dem Vorschiff von "BP Ka [REDACTED]" stehende Steuermann Dieter N [REDACTED] nicht erkennen konnte, daß sich Flagge und Mast nicht auf ihn zu bewegten. Für den im Steuerhaus des ausfahrenden Schiffes stehenden beklagten Schiffsführer kann dies nicht gelten, da sein Sichtwinkel für das Erkennen der Stromabwärtsbewegung von "O [REDACTED]" günstiger war. Ferner durfte "BP Ka [REDACTED]" nur sehr langsam drehen. Als "O [REDACTED]" über Steuer fahrend hinter der Mole hervor- kam, war seine Einfahrtsabsicht erkennbar. "BP Ka [REDACTED]" mußte daher sofort hart Steuerbordruder geben, um das rechte Ufer zu gewinnen und ^{dem} MTS "O [REDACTED]" für die Einfahrt Platz zu machen. Hierdurch wäre, wie das Berufungsgericht ohne Rechtsfehler annimmt, der Unfall vermieden worden. Selbst wenn "O [REDACTED]", vom Wind getrieben, an das im stillen Wasser nach Steuerbord drehende MTS "BP Ka [REDACTED]" geraten wäre, wären die Folgen des Anstoßes erheblich geringer gewesen. Eine Berufung des beklagten Schiffsführers auf die für Maßnahmen des letzten Augenblicks geltenden Grundsätze kommt nach der Sachlage nicht in Betracht.

Demnach hat das Berufungsgericht jedenfalls im Ergebnis zutreffend das Verschulden des beklagten Schiffsführers an der Herbeiführung des Zusammenstoßes festgestellt.

III. Verschulden des MTS "O [REDACTED]"

Das Berufungsgericht führt aus: Der Klägerin sei nicht zu widerlegen, daß "O [REDACTED]" unmittelbar vor der Kanaleinmündung (über Steuerbord) aufgedreht und sich dann auf die Entfernung von rund einer Schiffslänge habe sacken lassen, um darauf durch Backbordbewegung in den Kanal einzufahren. Ein solches Manöver sei zulässig und durch entsprechende Anwendung des § 52 Abs. 3 RhSchPVO gedeckt.

Dem kann nicht zugestimmt werden. Nach § 52 Nr. 1 RhSchPVO ist das Treibenlassen ohne besondere Erlaubnis der zuständigen Behörde verboten. Eine Ausnahme gilt nach Nr. 3 für kleine Bewegungen auf Reeden, Lade- und Löschplätzen. Es bestehen schon erhebliche Bedenken dagegen, die Ausnahmenvorschriften auf andere Fälle, von Notfällen abgesehen, entsprechend anzuwenden (vgl. BGH VersR 1960, 535 unter II 1). Keinesfalls darf sie in Fällen angewendet werden, wo das Treibenlassen eine Gefahren in sich bergende Lage herbeiführt. Das war hier der Fall. Entgegen der Ansicht der Revision gewährt die Vorschrift des § 50 Nr. 3 RhSchPVO dem auf dem Strom befindlichen Schiff kein unbedingtes Vorfahrtsrecht vor dem aus einem Kanal Ausfahrenden. Vielmehr verlangt sie die Rücksichtnahme des auf dem Strom befindlichen Schiffes, das seine Geschwindigkeit vermindern oder seinen Kurs ändern muß und das jedenfalls dann seine nautische Sorgfaltspflicht verletzt, wenn ihm für diese Maßnahmen genügend Zeit zur Verfügung steht. Um dieser Pflicht zu genügen, darf sich

ein Schiff nicht treiben lassen, wodurch seine Steuerfähigkeit beeinträchtigt wird.

Dazu kommt, daß ein sich zu Tal bewegendes Schiff nicht in einem Abstand von nur 20 m am rechten Ufer entlang fahren darf, wodurch ein rechtzeitiger Einblick in die Kanalmündung ausgeschlossen wird. Bei der nicht einfachen Verkehrslage (Ausfahrt aus einem spitzwinkelig in den Rhein mündenden Kanal) kann keiner der beiden Verkehrsteilnehmer sich auf den Vertrauensgrundsatz berufen. Jeder muß damit rechnen, daß er sich plötzlich einer gefährlichen Situation gegenüber befindet; etwas anderes könnte nur gelten, wenn die Verkehrslage eindeutig geregelt, etwa das Ausfahren zu Berg verboten wäre; das ist aber nicht der Fall; für kleinere Schiffe kann eine Ausfahrt zu Berg sogar ohne Verletzung nautischer Sorgfaltspflicht möglich sein und muß daher von einem Talfahrer in Rechnung gestellt werden.

Hiernach ist im angefochtenen Urteil das Mitverschulden des klägerischen Schiffers an der Herbeiführung des Unfalls im Ergebnis zutreffend angenommen.

IV. Schuldabwägung

Neben der unter II und III behandelten fehlerhaften Navigation der beiden Schiffsführer spielen die übrigen im angefochtenen Urteil behandelten Verfehlungen eine untergeordnete Rolle. Es erübrigt sich daher, auf die hierwegen erhobenen Revisionsrügen einzugehen. Nach den gesamten Umständen des Falles besteht kein Anlaß, von dem gesetzlichen (§ 92 BSchG, § 736 Abs. 1 HGB) Grundsatz des im Zweifel gleich schweren Verschuldens abzugehen. Der Senat tritt daher der vom Berufungsgericht vorgenommenen Scha-

densverteilung zwischen den Schiffseignern im Verhältnis 1 : 1 bei. Diese Verteilung erscheint auch im Verhältnis zwischen Klägerin und dem beklagten Schiffsführer angemessen, auf das § 254 BGB anzuwenden ist.

V. Demnach waren beide Revisionen zurückzuweisen.

Soweit über die Kosten entschieden ist, beruht die Entscheidung auf § 97 ZPO.

Dr. Fischer

Dr. Kuhn

Dr. Nörr

Dr. Schulze

Fleck