

20

Nachschlagewerk: ja

BGHZ: nein

RheinSchPolVO §§ 49 Nr. 1, 50 Nr. 2

- a) Die nach § 50 Nr. 2 RheinSchPolVO bei der Ausfahrt aus einem Hafen zu gebenden Zeichen sind nicht nur für den Signalwärter, sondern auch für die durchgehende Schifffahrt bestimmt, die ihre nautischen Maßnahmen unter Berücksichtigung dieser Signale zu treffen hat.
- b) Die in § 50 Nr. 2 vorgeschriebenen Signale zeigen nicht an, daß der Ausfahrende eine Querfahrt beabsichtigt. Die Zulässigkeit einer Querfahrt im Anschluß an eine Hafenausfahrt richtet sich nach § 49 Nr. 1 RheinSchPolVO.

BGH, Urt. v. 9. Mai 1968 - II ZR 60/66 - Rheinschiffahrtsgericht Duisburg-Ruhrort
Rheinschiffahrts-
obergericht Köln

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 60/66

URTEIL

Verkündet am

9. Mai 1968
Kaufmann,
Justizangestellte
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der R [REDACTED] - U [REDACTED] GmbH & Co. KG,
vertreten durch die Geschäftsführer,
D [REDACTED] - R [REDACTED], R [REDACTED],

Klägerin und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

den Schiffseigner und -führer Johannes Hendrikus
S [REDACTED] vom MS "Gerda Luise", R [REDACTED],
M [REDACTED],

Beklagten und Revisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] - .

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 9. Mai 1968 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Dr. Kuhn und der Bundesrichter Dr. Nörr, Dr. Schulze, Stimpel und Dr. Schubath

für Recht erkannt:

Die Revision der Klägerin gegen das Urteil des Rheinschiffahrtsobergerichts Köln vom 11. Februar 1966 wird auf ihre Kosten zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Am 6. September 1963 verließ das unbeladene MS "Henny" (499 t, 300 PS), dessen Eigentümerin die Klägerin ist, gegen 10.15 Uhr den Hafen Schwelgern (Rhein km 790,2), als das MS "Gerda Luise", dessen Eigner und verantwortlicher Schiffsführer der Beklagte war, zu Tal kam. Beide Schiffe stießen im Strom zusammen und wurden beschädigt. Die Klägerin verlangt von dem Beklagten Ersatz ihres Schadens, den sie mit insgesamt 25.627,54 DM beziffert.

Die Klägerin hat behauptet: Ihr Schiff habe nach zwei Backbord-Ausfahrtssignalen den Hafen verlassen. Dabei sei es um das Achterschiff des noch vor der Hafeneinfahrt im Strom befindlichen MS "Klößner 41" herumgefahren, habe dann mit Backbordruder zu Berg gedreht und die linke Rheinseite erreichen wollen, um dort weiter zu Berg zu fahren.



Als sich "Henny" schon fast stromrecht und mit seinem Vorschiff etwa 30 m hinter einem linksrheinischen Ankerlieger befunden habe, sei "Gerda Luise" zu Tal und auf "Henny" zugekommen. Trotz Signalgebens und sofortigen Ankerns von "Henny" sei dann infolge des Kurses von "Gerda Luise" die Kollision nicht zu vermeiden gewesen.

Der Beklagte hat vorgetragen: Er sei etwa in Fahrwassermittle zu Tal gekommen, als MS "Henny" hinter einem vor der Hafenausfahrt liegenden Motorschiff plötzlich herausgekommen sei. In diesem Zeitpunkt habe sich "Gerda Luise" noch etwa 100 m oberhalb des Kopfes der südlichen Hafennole befunden. "Henny" sei ohne Rücksicht auf seinen, des Beklagten, Kurs, diesen kreuzend, nach linksrheinisch quer hinübergefahren. Infolge des geringen Abstandes habe er MS "Henny" nicht mehr freifahren können, das trotz Ankersetzens noch Fahrt voraus gemacht habe.

Die Vorinstanzen haben die Klage abgewiesen. Mit der Revision, um deren Zurückweisung der Beklagte bittet, will die Klägerin ihrer Klage zum Erfolg verhelfen.

Entscheidungsgründe:

I. Das Berufungsgericht führt aus: MS "Gerda Luise" sei mittstroms zu Tal gekommen und habe dabei so hinreichenden Abstand von der (rechtsrheinisch befindlichen) Hafenausfahrt gehabt, daß "Henny" zwischen "Gerda Luise" und rechtem Ufer sowohl zu Berg als auch zu Tal habe fahren können. Deshalb könne es für die Beurteilung des nautischen Verhaltens des Talfahrers dahingestellt bleiben, ob "Henny" bei der Ausfahrt aus dem Hafen nach den drei langen Tönen einen

oder zwei kurze Töne gegeben hat. Als "Henny" aus dem Hafen heraus hinter MS "Klößner 41" auf den Strom gekommen sei, sei der Talfahrer in der Annahme, "Henny" werde, wie allein zu erwarten, kurz zu Berg wenden, von der Strommitte zunächst nach Backbord abgegangen. "Henny" habe bei der Ausfahrt die nördliche Seite der Ausfahrt angehalten und sei dann noch etwas zu Tal gefahren. Erst hierauf habe MS "Henny" zum Wenden zu Berg angesetzt, dieses aber nicht in kurzem Bogen ausgeführt; vielmehr sei es, den Bug leicht schräg gegen den Strom haltend, in Querfahrt nach linksrheinisch gefahren. Als der Talfahrer, der mit einem Querfahrtmanöver nicht habe zu rechnen brauchen, erkannt habe, daß "Henny" eine Querfahrt beabsichtige, habe er sich etwa 100 m oberhalb des südlichen Molenkopfes der Hafenausfahrt und in einem Seitenabstand von 150 m davon befunden. Nach seiner nicht widerlegten Bekundung habe er dann Steuerbordkurs gegeben, um den kreuzenden Kurs von "Henny" freizufahren. Sollte er das zu spät oder in nicht hinreichendem Maße getan oder es unterlassen haben, durch Geschwindigkeitsverringerung sein Manöver wirksamer zu machen, so handle es sich um ein durch den Kurs von "Henny" ausgelöstes Fehlverhalten des letzten Augenblicks. Alleinschuldig an der Kollision sei der Führer von "Henny", der, statt die Vorbeifahrt des Talfahrers abzuwarten, dessen Kurs in unzulässiger Querfahrt gekreuzt habe.

II. Das angefochtene Urteil hält im Ergebnis allen Revisionsangriffen stand.

1. Für die Revisionsinstanz ist die Behauptung der Klägerin zu unterstellen, daß "Henny" im Hafen und bei der Ausfahrt aus dem Hafen Backbord-Ausfahrtsignal gegeben hat

(§ 50 Nr. 2, nicht Nr. 3 RheinSchPolVO, da die Ausfahrt aus dem Hafen Schwelgern unstreitig durch eine Signaleinrichtung geregelt ist). Das nach § 50 Nr. 2 RheinSchPolVO zu gebende Zeichen gilt entgegen der Ansicht der Revision nicht nur für den Signalwärter, sondern auch für die durchgehende Schifffahrt, die sich darauf einzustellen hat. Es ist weiter zu unterstellen, daß sich der Talfahrer nicht damit entschuldigen kann, er habe das Backbord-Ausfahrtsignal nicht gehört (vgl. BGH VersR 1965, 513). Hierdurch ist aber die Kollision nicht herbeigeführt worden, denn der Talfahrer hat sich nautisch richtig verhalten.

Als MS "Henny" hinter "Klößner 41" hervorkam, ist der Talfahrer nach der Feststellung im angefochtenen Urteil zunächst nach Backbord abgegangen. Das war richtig, weil der Talfahrer, der annehmen mußte, er habe das Ausfahrtsignal von "Henny" überhört, nur davon ausgehen konnte, daß "Henny" "anschließend" an die Ausfahrt den Kurs entweder nach Steuerbord oder nach Backbord richten werde. In beiden Fällen genügte der Talfahrer seiner nautischen Sorgfaltspflicht, wenn er, ohne seine Geschwindigkeit herabzusetzen, seinen Kurs in möglichst weitem Abstand von dem von "Henny" einzuschlagenden Kurs nahm, was durch das Abgehen nach Backbord erreicht wurde. Der Revision kann nicht zugestimmt werden, wenn sie meint, der Talfahrer hätte, wenn er das Backbord-Ausfahrtsignal vernommen hätte, damit rechnen müssen, daß "Henny" den Strom überquerend zu Berg fahren werde. Die Revision beruft sich auf Kahlitz, Verkehrsrecht auf Binnenwasserstraßen Bd. II Anm. III 2 zu § 49 RheinSchPolVO. Dort ist ausgeführt:

"Wird eine Querfahrt im Zusammenhang mit der Einfahrt in oder der Ausfahrt aus Häfen ausgeführt, so genügt es, wenn die in § 50 genannten Schallzeichen gegeben werden."

Diesen Ausführungen kann, soweit es sich um die Ausfahrt aus Häfen handelt (§ 50 Nr. 2 und 3 RheinSchPolVO), nicht gefolgt werden. Es wird hier übersehen, daß diese Schallzeichen die "anschließend" vorgenommene Tal- oder Bergfahrt regeln, auf die sich die durchgehende Schifffahrt einzustellen hat, nicht aber eine Querfahrt, die im Anschluß an die Hafenausfahrt unternommen wird (BGH VersR 1960, 535 f). Es könnte nur fraglich sein, ob nach dem Wortlaut dieser Vorschriften eine Querfahrt im Anschluß an eine Hafenausfahrt überhaupt zulässig ist. Will man dies, wie es wohl richtig ist, annehmen, so ist die Zulässigkeit der Querfahrt allein nach § 49 RheinSchPolVO zu beurteilen (BGH VersR 1965, 1146 f). Die abgelehnte Ansicht würde zu dem unhaltbaren Ergebnis führen, daß die durchgehende Schifffahrt nicht weiß, welchen Kurs sie einzuschlagen hat, um den Ausfahrenden in seiner Fahrt nicht zu behindern. Der Ausfahrende muß also, falls er im Anschluß an seine Ausfahrt den Strom überqueren will, warten, wenn anderenfalls die durchgehende Schifffahrt gezwungen wäre, unvermittelt (BGH VerR 1964, 1169) ihre Geschwindigkeit zu vermindern oder ihren Kurs zu ändern.

Diese Wartepflicht bestand auch dann, wenn MS "Henny" nicht im Anschluß an die Ausfahrt den Strom überquert hat, sondern entgegen dem von ihm gegebenen Backbord-Ausfahrtssignal nach der Ausfahrt noch mit Steuerbordkurs etwas zu Tal gefahren ist. In diesem Falle ist "Henny" zum Talfahrer geworden, der, wenn er aufdrehen wollte, seine Absicht, aufzudrehen, rechtzeitig durch Backbord-Aufdrehsignal (§ 46 Nr. 2 RheinSchPolVO) hätte anzeigen müssen. Aber auch dann hätte er nur in kurzem Bogen zu Berg wenden dürfen, hierdurch also den nach Backbord ausgewichenen Talfahrer "Gerda Luise" veranlaßt, den Kurs noch weiter nach Backbord zu verlegen,

und ihm damit ein gefahrloses Vorbeifahren ermöglicht. Wollte aber MS "Henny" im Anschluß an seine kurze Talfahrt den Strom überqueren, um sodann in der linken Fahrwasserhälfte zu Berg zu fahren, so mußte es wegen der nunmehr nur kurzen Entfernung zum Talfahrer die Vorbeifahrt des Talfahrers abwarten.

Der Ansicht des Berufungsgerichts, "Henny" hätte vor Beginn der Querfahrt einen kurzen Ton, also ein Steuerbordsignal abgeben müssen, um den Talfahrer auf die beabsichtigte Querfahrt hinzuweisen, könnte nur für den Fall zugestimmt werden, daß "Henny" vor Beginn der Querfahrt bereits den Kopf zu Berg gerichtet hätte (BGH VerR 1960, 536). Das war jedoch nicht der Fall, da "Henny" nach der Feststellung des Berufungsgerichts gleichzeitig mit dem Wendemanöver zur Querfahrt angesetzt hat. Jedoch ist die irrige Ansicht des Berufungsgerichts nicht entscheidungserheblich.

Ausschlaggebend für ein etwaiges Verschulden des Talfahrers ist, wie das Berufungsgericht richtig gesehen hat, wann der Talfahrer die Querfahrtabsicht des MS "Henny" erkennen konnte, nicht dagegen der Zeitpunkt und die Entfernung des Bergfahrers, als "Henny" bei der Ausfahrt den Strom hinter "Klöckner 41" erreichte. Da "Henny" nach der Feststellung im angefochtenen Urteil gleichzeitig mit dem Wenden zur Querfahrt zum linken Ufer angesetzt hat, konnte die Querfahrtabsicht erst erkannt werden, als "Henny" nicht vollständig wendete, sondern während des Wendens zum linken Ufer hinüberfuhr. In diesem Zeitpunkt war der Talfahrer nur 100 m oberhalb des südlichen Molenkopfes. Die Revision greift zwar diese Feststellung an und meint, der Talfahrer habe die Querfahrtabsicht rechtzeitig, also schon weiter

oberhalb dieser Mole, erkennen können. Sie bezieht sich für ihre Behauptung zunächst auf ein Schreiben der Firma Klöckner vom 23. Januar 1964. Mit einem solchen Schreiben kann der Geschehensablauf nicht bewiesen werden. Sie bezieht sich ferner auf das Zeugnis des Schiffsführers Demasis von "Klöckner 41". Dieser war bereits vom Rheinschiffahrtsgericht vernommen worden und hat bekundet, als "Henny" den Kopf auf den Strom gestreckt habe, sei der Talfahrer schätzungsweise 500 m oberhalb der Ausfahrt gewesen. Über den Abstand der beiden Fahrzeuge in dem Augenblick, als "Henny" nach Ausfahrt aus dem Hafen und kurzer Talfahrt begann, den Strom zu überqueren, hat Demasis nichts ausgesagt. In dem Unterlassen des Rheinschiffahrts-obergerichts, den Zeugen nochmals zu vernehmen, liegt kein Verfahrensverstoß (§ 398 ZPO), zumal der Zeuge nach dem Beweisangebot nicht Tatsachen bezeugen, sondern ein Urteil abgeben sollte.

Bei der vom Berufungsgericht angenommenen Geschwindigkeit von 15 km/st legte der Talfahrer in der Minute 250 m zurück. Nach seiner nicht widerlegten Behauptung hat der Talfahrer, als er erkannte, daß er vor "Henny" nicht vorbeikommen werde, seinen Kurs zunächst nach Steuerbord verlegt und ist zuletzt nach Backbord gegangen, wobei unterstellt werden kann, daß er bei diesen Manövern seine Geschwindigkeit nicht vermindert hat. Ohne Rechtsfehler sieht das Berufungsgericht in diesem etwa fehlsamen Verhalten Maßnahmen des letzten Augenblicks in der von "Henny" geschaffenen akuten Gefahrenlage. Damit scheidet ein Schuldvorwurf gegen den Beklagten aus. Deshalb kommt es auch nicht darauf an, welches Signal "Henny" gab, als die Kollision schon abzugreifen war, wie sich das Berufungsgericht ausdrückt.

Nach alledem ist die Revision nicht begründet.

Dr. Kuhn

Dr. Nörr

Dr. Schulze

Stimpel

Dr. Schubath