

11

Nachschlagewerk: ja

BGHZ: nein

UWG § 1; RhPflandeswasserG vom 1. August 1960 (GVBl S. 153)

Zum Begriff des genehmigungspflichtigen Fährbetriebs.

BGH, Urt. v. 9. November 1979 - I ZR 162/77 - OLG Koblenz
LG Koblenz

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

I ZR 162/77

URTEIL

Verkündet am

9. November 1979

Zug,

Justizhauptsekretär

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

des Schiffers Lothar K[REDACTED], G[REDACTED]straße [REDACTED], K[REDACTED]

Klägers und Revisionsklägers,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

1. den Schiffer Gerhard C[REDACTED], R[REDACTED]straße [REDACTED], K[REDACTED],

2. den Schiffer Gerhard H[REDACTED], R[REDACTED]straße [REDACTED],
K[REDACTED],

Beklagte und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

11

Der I. Zivilsenat des Bundesgerichtshofes hat auf die mündliche Verhandlung vom 9. November 1979 durch den Vorsitzenden Richter Dr. Frhr. v. Gamm und die Richter Alff, Dr. Merkel, Dr. Schönberg und Dr. Zülch für Recht erkannt:

Die Revision gegen das Urteil des 1. Zivilsenats des Oberlandesgerichts Koblenz vom 26. Oktober 1977 wird auf Kosten des Klägers zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand

Der Kläger betreibt die Personenfähre zwischen K[REDACTED] und Ehrenbreitstein. Die Beklagten betreiben Linienschiffahrt auf Rhein und Mosel. Sie unterhalten in K[REDACTED] und Ehrenbreitstein Anlegestellen jeweils in geringer Entfernung stromabwärts von den Anlegestellen des Klägers. Der Fährbetrieb des Klägers und die Anlegestellen der Beklagten sind wasserrechtlich und verkehrswirtschaftlich genehmigt. Die Beklagten nehmen in Ehrenbreitstein Einzel- und Gruppenreisende an Bord, setzen sie nach K[REDACTED] über und befördern sie von dort nach fahrplanmäßigen Abfahrtszeiten auf verschiedenen Schiffen je nach gewünschter Fahrtroute. An ihrer Anlegestellen in Ehrenbreitstein haben die Beklagten ein Schild mit folgender Aufschrift angebracht: "Achtung: Hier Einstiegstelle für Gruppen der Jugendherberge und Gesell-



schaften 9,05 Uhr nach Rüdesheim, 9,50 Uhr nach Cochem/Mosel. Bitte hier warten, die Schiffe kommen herüber."

Der Kläger hat vorgetragen, das kostenlose Übersetzen von Fahrgästen von Ehrenbreitstein nach K[REDACTED] mit Schiffen der Beklagten stelle die Unterhaltung eines nicht genehmigten Fährbetriebs dar, durch den rechtswidrig in den ihm genehmigten Gewerbebetrieb eingegriffen werde. Darüber hinaus habe das Schiffspersonal der Beklagten in zwei Fällen Fahrgäste durch Ruf- und Winkzeichen abgeworben.

Der Kläger hat beantragt,

die Beklagten zu verurteilen, es bei Vermeidung eines Ordnungsgeldes bis zu 500.000,-- DM oder einer Ordnungshaft bis zu 2 Jahren zu unterlassen, zwischen K[REDACTED] und Ehrenbreitstein über den Rhein eine Personenfähre zu betreiben.

Die Beklagten haben geltend gemacht, das Überholen der Fahrgäste von Ehrenbreitstein nach K[REDACTED] sei Teil ihres Linienverkehrs. Es würden nur Fahrgäste aufgenommen, die an einer Linienfahrt teilnehmen wollten. Lediglich aus Gründen der Kostenersparnis werde in Ehrenbreitstein keine Kartenverkaufsstelle unterhalten. Den Fahrpreis hätten die dort einsteigenden Fahrgäste entweder schon vorher entrichtet oder er werde von ihnen nach Beginn der Fahrt erhoben. Die Bezirksregierung K[REDACTED] als Aufsichtsbehörde habe ihr Verhalten ausdrücklich gebilligt und mit Recht zum Ausdruck gebracht, daß keine Bedenken

gegen diese Art der beiderseitigen Uferbedienung im Rahmen der Lokalfahrten bestünden.

Das Landgericht hat der Klage stattgegeben, das Oberlandesgericht hat sie abgewiesen. Mit der vom Berufungsgericht zugelassenen Revision verfolgt der Kläger den Klageantrag weiter. Die Beklagten beantragen die Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe

Die Revision hat keinen Erfolg.

I. Es bestehen schon Bedenken gegen die Fassung des Klageantrages, weil er auf den wasserrechtlichen Begriff der Unterhaltung eines Fährbetriebs abstellt, über den die Parteien in diesem Rechtsstreit gerade streiten. Würde dem Antrag so stattgegeben, könnte dies zu einer nicht zulässigen Verlagerung des Streits über die entscheidende Rechtsfrage in die Vollstreckungsinstanz führen, was die Vollstreckungsfähigkeit des Urteils überhaupt in Frage stellen würde (vgl. BGH GRUR 1976, 197 - Herstellung und Vertrieb; GRUR 1978, 649 - Elbe-Markt). Andererseits kann dem Vorbringen des Klägers entnommen werden, was er als die konkrete Verletzungsform ansieht, nämlich daß die Beklagten Personen, die an einer Linienfahrt von K[REDACTED] in Richtung Cochem oder von K[REDACTED] in Richtung Rudesheim teilnehmen wollen, vom gegenüberliegenden Rheinufer in Ehrenbreitstein jeweils mit einem ihrer Schiffe abholen und nach Koblenz befördern, um sie dann auf diesem Schiff oder einem anderen Schiff, auf das die

Fahrgäste in K[REDACTED] gegebenenfalls umsteigen müssen, zu einem der Zielorte ihrer Linienschiffahrt weiterzubefördern. Dem könnte der Antrag auch in der Revisionsinstanz noch angepaßt werden (vgl. BGHZ 34, 1, 13 - Mon Chéri). Dessen bedarf es jedoch nicht, weil nach den rechtsirrtumsfrei getroffenen Feststellungen des Berufungsgerichts ein Verstoß der Beklagten gegen § 33 Landeswassergesetz von Rheinland-Pfalz vom 1. August 1960 (GVBl. S. 153) entgegen der Auffassung des Klägers nicht vorliegt und das Unterlassungsbegehren daher weder wegen Verschaffung eines Wettbewerbsvorsprungs durch Verletzung gesetzlicher Vorschriften (§ 1 UWG) noch aus einem anderen rechtlichen Gesichtspunkt begründet erscheint.

II. Das Berufungsgericht verneint, daß von den Beklagten ein nach § 33 Landeswassergesetz von Rheinland-Pfalz (RhPfwG) genehmigungspflichtiger Fährbetrieb unterhalten werde. Den Beklagten sei es von der Genehmigungsbehörde gestattet worden, mit ihren Schiffen auch in Ehrenbreitstein anzulegen. Wenn sie dieser Genehmigung entsprechend handelten, so unterhielten sie noch keinen Fährbetrieb. Entscheidend sei, daß von den Beklagten in Ehrenbreitstein nur Personen aufgenommen würden, die an einer Linienfahrt teilnehmen wollten, die Beklagten sich also nicht auf das Übersetzen dieser Personen beschränkten. Entgegen der Auffassung des Landgerichts seien die Beklagten nicht gehalten, die Anlegestelle in Ehrenbreitstein mit allen Schiffen fahrplanmäßig anzulaufen. Es sei ihnen unbenommen, ihre Fahrgäste zunächst an einem Ufer zu sammeln und sie dann vom anderen Ufer aus in verschiedenen Schiffen weiterzubefördern. Dies geschehe aus Gründen der Zweckmäßigkeit und Kostenersparnis und ändere nichts daran, daß die Beförderung über den Rhein nicht im Rahmen eines Fährbetriebes, sondern

Im Rahmen eines Linienverkehrs geschehe.

Die gegen diese Beurteilung gerichteten Angriffe der Revision haben keinen Erfolg.

1. Wie das Berufungsgericht zutreffend ausgeführt hat, sind unter Führen ständige Einrichtungen des Wasserverkehrs zu verstehen, die dazu bestimmt sind, Personen und Güter von einem Ufer eines Gewässers auf das andere zu befördern (vgl. Hartmann/Kraft, Landeswassergesetz von Rheinland-Pfalz, 2. Aufl., § 33 Anm. 1; Holtz/Kreutz/Schlegelberger, Preußisches Wassergesetz, 4. Aufl., § 397 Anm. 2). Die Begriffsbestimmungen in § 2 der Verordnung über den Verkehr und den Betrieb der Führen auf Bundeswasserstraßen vom 8. März 1967 (BGBl II 1141) und § 2 der Verordnung über den Verkehr und Betrieb der Führen auf dem Rhein vom 23. September 1963 (BGBl II 1223) stimmen damit überein. Über das bloße Befahren des Wassers, das nach § 5 Bundeswasserstraßengesetz (BWStrG) - im Rahmen der Vorschriften des Schifffahrtsrechts einschließlich des Schiffsabgabenrechts sowie der Vorschriften des Bundeswasserstraßengesetzes - für jedermann zulässig ist, geht der Fährbetrieb insofern hinaus, als zu ihm das Errichten und Unterhalten von Landestellen an beiden Ufern, das ständige Kreuzen des Längsverkehrs an einer bestimmten Stelle des Stroms und außerhalb der Betriebszeiten das Liegen der Führen auf dem Strom gehören. Die besondere Bedeutung des Fährbetriebs liegt weiter darin, daß er eine straßenmäßige Verkehrsverbindung über den Wasserlauf hinweg eröffnet und sich im Interesse der Allgemeinheit in eine geordnete Raum- und Verkehrsplanung einfügen muß. Diese Besonderheiten wie auch die Gefahr von Kollisionen für den Längsverkehr rechtfertigen es, den Fährbetrieb besonderen Zulassungsbeschränkungen zu unterwerfen

(vgl. BGH, Urt. v. 5. 4. 1972 - VIII ZR 9/71 - DVBl 1973, 214, 217 = MDR 1972, 862; Gieseke/Wiedemann/Cychowski, Wasserhaushaltsgesetz, 3. Aufl., § 23 Rdn. 29). Für die Zulassung zur Linienschiffahrt sind andere Gesichtspunkte maßgebend. Die Linienschiffahrt stellt auch dann keinen Fährbetrieb dar, wenn zwei einander gegenüberliegende Orte nacheinander angelaufen werden und dabei auch der Personenverkehr zwischen diesen beiden Orten vermittelt wird (vgl. PrOVG 83, 340, 345; Holtz/Kreutz/Schlegelberger aaO). Die Beklagten würden also jedenfalls dann nicht der Vorschrift des § 33 RhPFWG unterliegen, wenn sie die Anlegestelle in Ehrenbreitstein in ihren Fahrplan aufnehmen und regelmäßig anlaufen würden. Das Aufnehmen von Fahrgästen in Ehrenbreitstein liegt aber auch dann noch im Rahmen eines Linienverkehrs, wenn sie die Anlegestelle in der Weise bedienen, daß sie dort wartende Fahrgäste jeweils mit einem ihrer Schiffe abholen, um sie dann auf diesem oder einem anderen Schiff, je nach Zielort, von K[REDACTED] aus weiterzubefördern. Für diese Art der Abwicklung des Linienverkehrs auf der Strecke zwischen K[REDACTED] und Ehrenbreitstein sprechen vernünftige wirtschaftliche Überlegungen. Wasser- und schiffahrtsrechtliche Belange stehen dem, soweit ersichtlich, nicht entgegen. Hinzu kommt, daß der mit der Klage angegriffene Abholverkehr der Beklagten auch sonst nicht die charakteristischen Merkmale eines Fährbetriebs aufweist.

2. Die Revision meint, den Feststellungen des Berufungsgerichts entnehmen zu können, die Beklagten unterhielten eine Art Zubringerdienst, der, weil er über eine Wasserstraße hinweg vorgenommen werde, als Fährbetrieb anzusehen sei. Diese Betrachtungsweise mag dadurch nahegelegt werden, daß das Berufungsgericht auch ausgeführt hat, die Beklagten handelten nicht anders als andere Reiseveranstalter, die ihre Fahrgäste von zahlreichen Haltepunkten zusammenholten, ohne daß dies

verboten sei. Gegen diese Ausführungen bestehen insofern Bedenken, als ein Zubringerdienst jeweils nach den für ihn geltenden besonderen Vorschriften zu beurteilen sein kann (vgl. BGH GRUR 1973, 146, 147 - Flughafen-Zubringerdienst). So liegt der Fall aber hier nicht. Nach den Feststellungen des Berufungsgerichts kann nicht von einem rechtlich selbständigen Zubringerdienst gesprochen werden. Das Abholen der Fahrgäste in Ehrenbreitstein ist danach vielmehr als ein Teil des von den Beklagten betriebenen Linienverkehrs anzusehen. Dies ist ersichtlich auch die Auffassung der für die Genehmigung von Fähren und die Verfolgung von im Zusammenhang damit stehenden Ordnungswidrigkeiten zuständigen Bezirksregierung in Koblenz, wie deren zu den Akten überreichte Schreiben vom 18. Juni und 22. August 1975 erkennen lassen.

III. Trifft es somit nicht zu, daß die Beklagten einen Fährbetrieb unterhalten, so kann das Unterlassungsbegehren jedenfalls nicht auf § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. § 33 RhPfWG gestützt werden, unabhängig davon, ob § 33 RhPfWG als Schutzgesetz im Sinne von § 823 Abs. 2 BGB anzusehen ist oder nicht. Den Feststellungen des Berufungsgerichts kann aber auch nicht entnommen werden, daß ein Verstoß der Beklagten gegen § 1 UWG oder ein rechtswidriger Eingriff in den Gewerbebetrieb des Klägers vorliege. Soweit sich die Revision in diesem Zusammenhang auf die eigene Einlassung der Beklagten im Schriftsatz vom 25. Februar 1976 beruft, ist nicht ersichtlich, daß die Beklagten dort eingeräumt hätten, sie wüßten und verhinderten nicht, daß auch Fahrgäste übergesetzt würden, die nicht an einer Linienfahrt teilnehmen wollten. Nach den Feststellungen des Berufungsgerichts ist lediglich nicht auszuschließen, daß gelegentlich der eine oder andere Fahrgast in Koblenz abspringt und das Weite sucht. Hieraus allein läßt

sich jedoch ein Wettbewerbsverstoß der Beklagten nicht herleiten. Auch sonst ist kein Rechtsgrund gegeben, aus dem das Unterlassungsbegehren gerechtfertigt sein könnte.

Die Revision des Klägers gegen das Urteil des Oberlandesgerichts, das die Klage zu Recht abgewiesen hat, muß daher zurückgewiesen werden.

Die Kostenentscheidung folgt aus § 97 Abs. 1 ZPO.

v. Gamm

Alff

Merkel

Schönberg

Zülch