Schifffahrtsobergericht Köln, 3 U 220/00 BSch

Datum:	03.07.2001
Gericht:	Schifffahrtsobergericht Köln
Spruchkörper:	3. Zivilsenat
Entscheidungsart:	Urteil
Aktenzeichen:	3 U 220/00 BSch
ECLI:	ECLI:DE:SCHOGK:2001:0703.3U220.00BSCH.00

Tenor:

Die Berufung des Beklagten gegen das am 13. November 2000 verkündete Grund- und Teilurteil des Schifffahrtsgerichts Duisburg Ruhrort - 5 C 32/99 BSch - wird zurückgewiesen.

Der Beklagte trägt die Kosten des Berufungsverfahrens.

Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar.

E n t s c h e i d u n g s g r ü n d e : 1

Die in formeller Hinsicht nicht zu beanstandende Berufung des Beklagten hat in der Sache keinen Erfolg. 2

Das Schifffahrtsgericht hat die Klage zu Recht dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt und die Widerklage abgewiesen. 3

Den Klägern steht gegen den Beklagten aus dem Schiffsunfall vom 19.04.1999 auf dem Wesel-Datteln-Kanal gem. §§ 92 ff. BSchG, 823, 398 BGB ein Anspruch auf Ersatz des ihnen an ihrem TMS "P." durch die Kollision mit dem MS "H." des Beklagten entstandenen Schadens zu; denn der Beklagte hat die Kollision unter Verstoß gegen § 6.07 Nr. 1 d BSchStrO schuldhaft verursacht. Allerdings folgt dies nicht bereits aus § 6.07 Nr. 1 d 1. Halbsatz BschStrO, wonach Talfahrer soweit möglich oberhalb der Enge verbleiben müssen, wenn ein Verband bereits zu Berg in eine Fahrwasserenge hineingefahren ist. Unstreitig war MS "F." zwar schon durch die Engstelle hindurchgefahren. Es bildete aber nicht zusammen mit TMS "P." und dem nachfolgenden MS "A. J. E." einen Verband. Nach § 1.01 Nr. 3 BSchStrO ist ein "Verband" im Sinne der Verordnung nur ein Schleppverband, ein 4

Zugverband oder gekuppelte Fahrzeuge. Es reicht also nicht, dass die drei Bergfahrer "im Verbund" mit geringem Abstand hintereinander hergefahren sind.

Der Beklagte hat aber gegen § 6.07 Nr. 1 d zweiter Halbsatz BSchStrO verstoßen. Grundsätzlich hat die Bergfahrt der Talfahrt zwar gem. § 6.04 Nr. 1 BSchStrO beim Begegnen einen geeigneten Weg freizulassen. Für die Begegnung im engen Fahrwasser trifft § 6.07 BSchStrO aber eine Sonderregelung. Nach Nr. 1 c müssen Bergfahrer unterhalb der Enge anhalten, wenn sie feststellen, dass ein Talfahrer im Begriff ist, in eine Fahrwasserenge hineinzufahren. Nach Nr. 1 d müssen Talfahrer zu Berg fahrenden Fahrzeugen, die bereits in die Fahrwasserenge hineingefahren sind, den Vorrang lassen. Ist hingegen wegen eines sonstigen Hindernisses - etwa eines Stillliegers - kein hinreichender Raum für die Vorbeifahrt vorhanden, so ist auf Kanälen demjenigen Fahrzeug die Vorfahrt zu gewähren, dessen Fahrwasserhälfte nicht versperrt ist (vgl. Bemm-von Waldstein RSchPVO., 3. Auflage, § 6.04 Rn. 20; BGH VersR. 66, 57). 5

Im vorliegenden Fall war das Fahrwasser durch die Baustelle an der Gartroper Brücke, also durch ein feststehendes künstliches Hindernis, verengt. Zudem bestand unstreitig Begegnungsverbot nach § 6.08 Nr. 1 BSchStrO. Es unterliegt daher keinem Zweifel, dass sich die Begegnung zwischen TMS "P." und MS "H." nach § 6.07 BSchStrO richtete. 6

Der Kläger hätte dem Beklagten demnach nur dann die Vorfahrt lassen müssen, wenn dieser bereits im Begriff gewesen wäre, in die Fahrwasserenge einzufahren. Nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme war dies nicht der Fall. Dem Kläger war bis kurz vor der Kollision nicht einmal bekannt, dass sich überhaupt ein Talfahrer näherte. Die Zeugen F. , F. und D. haben übereinstimmend bekundet, dass sie sich als Bergfahrer vor der Engstelle mehrmals über Funk gemeldet, aber keine Antwort bekommen haben. Nach Aussage des Zeugen D. hat er einen Funkspruch von MS "H." erst empfangen, als er bereits aus der Engstelle herausgefahren war und den Talfahrer ca. 200 m voraus sehen konnte. Demgegenüber kann den Angaben des Zeugen Z. , der zur Besatzung von MS "H." gehörte, nicht gefolgt werden. Sie sind in sich widersprüchlich und stehen auch in Widerspruch zu den übereinstimmenden Bekundungen der unbeteiligten Zeugen F. und Duizendstra. Der Zeuge Z. hatte zunächst bekundet, sie hätten sich über Funk gemeldet, als sie vielleicht noch 200 - 300 m oberhalb der Brücke gewesen seien. Zu diesem Zeitpunkt sei das holländische Schiff noch ca. 100 m unterhalb der Brücke gewesen. Später hat er seine Aussage dahin korrigiert, dass sie schon etwa 500 m vor der Brücke eine erste Funkdurchsage gemacht hätten, auf die sich der Holländer gemeldet habe. Demgegenüber ist aufgrund der glaubhaften Aussage des Zeugen D. davon auszugehen, dass sich der Beklagte erst zu einem späten Zeitpunkt gemeldet hat. als MS "F." schon unter der Brücke durchgefahren war und Sichtkontakt bestand, also bei einem Abstand von ca. 200 - 300 m von der Brücke, wie dies der Zeuge Z. auch zunächst bekundet hatte. Im übrigen hat der Beklagte eingeräumt, dass er die Bezeichnung der Brücke verwechselt und sich mit "Schermbecker Brücke" gemeldet hatte. Falls der Kläger zu 2.) diesen Funkspruch hat hören können, brauchte er jedenfalls vor dem Einfahren in die Engstelle an der Gartroper Brücke nicht damit zu rechnen, dass sich dort ein Talfahrer näherte. Kenntnis von dem Entgegenkommer erlangte er nach den Bekundungen der Zeugen F. und F. erst durch die Funkmitteilung von MS "F.", dass Talfahrt komme. Zu diesem Zeitpunkt befand sich MS "P." aber nach den übereinstimmenden Bekundungen aller Zeugen - abgesehen von dem Zeugen Z. - bereits unmittelbar vor der Brücke und konnte nicht mehr ausweichen. 7

Dafür, dass der Kläger zu 2.) als erster in die Engstelle eingefahren ist, spricht auch zwingend der Umstand, dass sich die Kollision Bug auf Bug nach Aussage sämtlicher Zeugen 8

- auch des Zeugen Z. - oberhalb der Brücke ereignet hat. Der völlig unbeteiligte Zeuge P. , der seinen Bekundungen zufolge etwas seitlich oberhalb der Brücke stand und von dort eine gute Sicht auf das Geschehen hatte, hat ausgesagt, im Moment der Kollision habe sich der Bug des Bergfahrers etwa 60 - 80 m oberhalb der Brücke befunden, sein Steuerhaus habe gerade das Ende der Brücke erreicht gehabt. Dies steht in Einklang mit der Aussage der Zeugin F. , das Steuerhaus ihres 86 m langen Schiffes habe sich bei der Kollision nahezu unter der Brücke befunden. Selbst der Beklagte hatte in seiner am Unfalltag gefertigten Handskizze den Kollisionsort oberhalb der Brücke eingezeichnet.

Zudem haben die Zeugen F. , F. , Block und P. übereinstimmend bekundet, der Tatfahrer sei sehr schnell, jedenfalls schneller als der Bergfahrer gefahren. Der Zeugen D. hat zwar bekundet, der Kläger sei vor der Engstelle etwas schneller gefahren, um kurz hinter ihm durchzufahren. Da der Zeuge aber selbst seine Fahrt zuvor verlangsamt hatte, besagt dies nicht, dass der Kläger entgegen den Angaben der vorgenannten Zeugen sich der Unfallstelle schneller als der Beklagte genähert hätte. Wenn die Beobachtung des Zeugen D. überhaupt zutreffen sollte, kann dem Kläger jedenfalls wegen der etwaigen Beschleunigung vor der Engstelle kein Vorwurf gemacht werden; denn er hatte von der entgegenkommenden Talfahrt noch keine Kenntnis und war gem. § 6.07 Abs. 1 a BSchStrO verpflichtet, die Fahrwasserenge zügig zu durchfahren. 9

Nach alldem steht aufgrund des Ergebnisses der Beweisaufnahme zur Überzeugung des Senats fest, dass der Beklagte schuldhaft gegen § 6.07 Abs. 1 d BSchStrO verstoßen und hierdurch die Kollision verursacht hat. Dem Kläger zu 2.) kann nur vorgeworfen werden, dass er entgegen § 6.07 Abs. 1 b BSchStrO vor der Einfahrt in die Engstelle kein Schallsignal gegeben hat. Dafür, dass der Unfall noch hätte verhindert werden können, wenn der Kläger "einen langen Ton" abgegeben hätte, ist aber nichts dargetan. Im übrigen hat auch der Beklagte kein Schallzeichen gegeben. 10

Den Beklagten trifft somit das alleinige Verschulden an der Kollision. Demzufolge sind auch die von ihm mit der Widerklage gegen den Kläger zu 2.) geltend gemachten Schadensersatzansprüche unbegründet. 11

Die Berufung war daher mit der Kostenfolge aus § 97 Abs. 1 ZPO zurückzuweisen. 12

Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit beruht auf §§ 708 Nr. 10, 713 ZPO. 13

Streitwert für das Berufungsverfahren und Beschwer des Beklagten: 42.473,18 DM. 14

Justiz NRW
Rechtsprechungsdatenbank ONLINE