

31. Zum Begriffe der Stromenge im Sinne des § 43 der Schiffahrtspolizeiverordnung für das Deutsche Rheinstromgebiet vom 18. Januar 1939.

I. *S i b i l s e n a t.* Urt. v. 3. Dezember 1943 i. S. V. GmbH. & Co. (Nl.) w. St. & B. GmbH. u. 1 and. (Bekl.). I 74/43.

I. Amtsgericht (Schiffahrtsgericht) Kehl.
II. Oberlandesgericht Karlsruhe.

Am 14. Dezember 1940 traf das aus dem Kehler Hafen mit vier Anhängen zu Tal fahrende Boot „St. & B. I“ auf dem Rhein mit dem auf der Bergfahrt befindlichen Schleppzuge des Bootes „B. III“ bei km 130,3 elsässischer Bählung zusammen. Der mit seinen beladenen Anhängen „Dnnalinda“ und „Cobam 99“ gestreckt vor dem elsässischen Ufer liegende Bergschleppzug verhielt im Augenblicke des Zusammentreffens auf der Stelle, um den Talschleppzug an sich vorbeizulassen. Während dem Boot „St. & B. I“ die Vorbeifahrt gelang, wurde der Kahn „Dnnalinda“ von dem hachbord auf erster Länge des Talschleppzuges fahrenden Kahne „Raab Rarcher 9“ angefahren. Die abgerissenen Anhänge zweiter Länge des Talschleppzuges, die leeren Kahne „Raab Rarcher 63“ und „Konfard“, stießen gegen den Kahn „Cobam 99“. Beschädigt wurden „Dnnalinda“, „Cobam 99“, „Raab Rarcher 9 und 63“ sowie „Konfard“.

Mit der Klage, die sich gegen die Erstbeklagte als Eigentümerin und gegen den Zweitbeklagten als Kapitän des Bootes „St. & B. I“ richtet, verlangt die Klägerin Ersatz des dem Kahn „Cobam 99“ zugefügten Schadens.

Durch eine Bekanntmachung des Wasserstraßenamtes Kehl vom 20. Dezember 1940 wurde die Strecke von der Kehler Hafeneinfahrt bis km 300,2 (etwa 132,1 elsässischer Bählung) als Stromenge im Sinne von § 43 der Schiffahrtspolizeiverordnung für das Deutsche Rheinstromgebiet vom 18. Januar 1939 (RWB. II S. 41) — RheinSchPolWD. — erklärt. Um die Beachtung der genannten Vorschrift zu erleichtern, wurde mit Wirkung vom 21. Dezember 1940 eine amtliche Wahrschau mit Anweisungen für den Schiffsverkehr eingerichtet. Diese Maßnahmen sollten bestehen bleiben, solange der Wasserstand des Rheins am Straßburger Pegel unter 2,75 m lag.

Die Klägerin hat vorgetragen, schuld an dem Unfall sei der Zweitbeklagte als Kapitän des Bootes „St. & B. I“. Er habe die

Gefährlichkeit der Lage, die bei der Ausfahrt noch durch die Vorbeifahrt des Motorschiffes „Titlis“ an der Hafenmündung erschwert worden sei, nicht richtig erkannt. Bei dem niedrigen Wasserstande habe sich der Bergschleppzug in einer Stromenge befunden. Schon aus diesem Grunde habe der Zweitbeklagte mit der Ausfahrt warten müssen, bis der Bergschleppzug aus der Enge heraus gewesen sei. Der Beklagte habe auch während der Ausfahrt nautische Fehler gemacht. Er habe nicht genügend Fahrt auf dem Ruder gehabt und sei nicht weit genug in den Strom hinausgefahren, um seine Anhänge, insbesondere die schwer beladenen Rähne erster Länge, richtig aus dem Hafen herausziehen zu können. Infolgedessen sei der Schleppzug in Unordnung geraten. Die Steuerbordanhänge hätten schon bei der Ausfahrt am Hafenkopf gerast. Der Versuch des Zweitbeklagten, die Anhänge von dem badischen Grund abzubringen und in gestreckte Lage zu bringen, habe nicht mehr gelingen können.

Die Beklagten, die den Klageanspruch nach Grund und Höhe bestreiten, sind der Meinung, der Unfall sei durch den Kapitän des Bootes „B. III“, der die Begegnung an ungeeigneter Stelle abgewartet habe, und den Kapitän des Motorschiffes „Titlis“ verschuldet worden, der den Tassschleppzug bei der Ausfahrt behindert habe.

Das Schiffsgerichtsgericht hat abweichend von dem Gutachten des von ihm zugezogenen Sachverständigen den Klageanspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt, weil der Zweitbeklagte § 43 Nr. 2c RheinSchPolWD. schuldhaft verletzt habe. Auf die Berufung der Beklagten hat das Schiffsgerichtsbergericht die Klage abgewiesen. Die Revision der Klägerin führte zur Aufhebung und Zurückverweisung.

Aus den G r ü n d e n :

Die Gründe, aus denen der Berufungsrichter unter Mißbilligung der Rechtsansicht des Schiffsgerichtsgerichts zu dem Ergebnis gelangt ist, der Unfall habe sich nicht in einem engen Fahrwasser ereignet, sind rechtlich nicht bedenkenfrei. Der Berufungsrichter geht davon aus, daß das Wasserstraßenamt Kehl erst am 20. Dezember 1940, fünf Tage nach dem Unfall, bekanntgemacht hat, daß die Strecke zwischen der Kehler Hafeneinfahrt und km 300,2 als Enge im Sinne des § 43 RheinSchPolWD. anzusehen sei, und

daß es im Hinblick hierauf gewisse schiffahrtspolizeiliche Anordnungen getroffen hat, um die Beachtung der genannten Vorschrift zu erleichtern. Am Tage vor dem Erlasse dieser Bekanntmachung zeigte der Straßburger Pegel 2,55 m, während am Unfalltag als Pegelstand noch 2,95 m gemessen wurden und das Fahrwasser entsprechend breiter war. Dieser Sachverhalt ändert indessen nichts daran, daß die Schlepperführer sich am Unfalltag unter eigener Verantwortung darüber klar werden mußten, ob in dem in Frage stehenden Stromabschnitt, wie dies § 43 Nr. 1 RheinSchPolWD. verlangt, das Fahrwasser unter Berücksichtigung aller örtlichen Umstände unzweifelhaft hinreichenden Raum für die gleichzeitige Durchfahrt der beteiligten Schleppzüge gewährte. Die genannte Vorschrift gilt unmittelbar und unabhängig davon, ob ihre Voraussetzungen durch eine schiffahrtspolizeiliche Bekanntmachung anerkannt worden sind. Die Bekanntmachung des Wasserstraßenamts Pehl vom 20. Dezember 1940 hatte ihrem Inhalte nach nur zum Ziele, die Befolgung der gesetzlichen Vorschrift zu erleichtern, nachdem es nach Ansicht des Amtes für Schleppzüge und auch für Einzelfahrzeuge am hinreichenden Raum zum Begegnen und Vorbeifahren mangelte. Der Berufsrichter hat dies zwar nicht verkannt. Die Erwägungen, mit denen er § 43 Nr. 1 RheinSchPolWD. auf das Zusammenreffen der Schleppzüge am Tage und am Orte des Unfalls für unanwendbar erachtet, werden jedoch dem Sinn und der Tragweite des Gesetzes nicht in vollem Umfange gerecht. Die Vorschrift stellt strenge Anforderungen an die Vorbeifahrt von Schleppzügen und Einzelfahrzeugen, und zwar sowohl für den Fall der Überholung, als auch für den Fall der Vorbeifahrt in entgegengesetzter Richtung (vgl. Wassermejer Der Kollisionsprozeß in der Binnenschifffahrt, 1940, S. 122, 123, und für §§ 6, 10 der Rheinschiffahrtspolizeiordnung vom 1. Dezember 1913 RGBl. I 71/42 vom 11. Dezember 1942 in der Zeitschrift für Binnenschifffahrt 1943 S. 22). In beiden Fällen ist die Vorbeifahrt nur dann zulässig, wenn unter Berücksichtigung aller örtlichen Umstände das Fahrwasser unzweifelhaft hinreichenden Raum für die gleichzeitige Durchfahrt gewährt. Das Gesetz spricht somit von der gleichzeitigen Durchfahrt sich begegnender Schleppzüge. Hierbei geht es davon aus, daß die in entgegengesetzter Richtung fahrenden Schleppzüge ihre Fahrt fortsetzen. Es gestattet ihnen die Vorbeifahrt nur dann, wenn für die Führer der Schleppzüge nach den besonderen örtlichen Verhält-

nissen außer Zweifel steht, daß am Orte der Begegnung das Fahrwasser genügend breit ist, um bei Anwendung der erforderlichen Sorgfalt die gleichzeitige Durchfahrt ohne Gefährdung der beteiligten Fahrzeuge ausführen zu können. Ist diese Frage zu verneinen, die zunächst unabhängig von der Frage zu prüfen ist, welchen der beteiligten Schlepperführer ein Verschulden trifft, so ist das Fahrwasser eng im Sinne des Gesetzes und es gilt alsdann für die Schleppzüge das Verbot, in der Stromenge aneinander vorbeizufahren. Zur Durchführung des Verbots gibt § 43 Nr. 2 RheinSchPolW. Vorschriften, die dem Begegnen von Schleppzügen und Einzelfahrzeugen in Stromengen vorbeugen sollen. Für den Streitfall kommt weiter die Vorschrift des § 66 Nr. 1a RheinSchPolW. in Betracht, nach der das Stilliegen von Fahrzeugen im Bereiche von Stromengen (§ 43) verboten ist. Die Meinung des Berufungsrichters, für die Oberrheinverhältnisse mit ihren vielen verhältnismäßig engen Stellen sei die Frage, ob das Fahrwasser nicht genügend breit sei, im Interesse einer durchlaufenden Schifffahrt unter Anlegung eines weniger strengen Maßstabes zu beurteilen als auf dem Mittel- und Unterrhein, ist grundsätzlich nicht zu billigen. Das Gesetz macht insoweit keine Unterschiede. Gewohnheiten, die den gesetzlichen Anforderungen nicht entsprechen, sind mißbräuchlich und unzulässig. Mißverständlich ist in dem erörterten Zusammenhang auch die weitere Bemerkung des Berufungsrichters, § 43 Nr. 2c RheinSchPolW. sei eine eng auszulegende Ausnahmegesetzvorschrift. Im Streitfalle war vorab zu untersuchen, ob die beiden Schleppzüge in einer Stromstrecke zusammengetroffen sind, in der im Sinne des § 43 Nr. 1 RheinSchPolW. bei Berücksichtigung aller örtlichen Umstände und Anwendung der gebotenen Sorgfalt für die gleichzeitige ungefährdete Durchfahrt der Schleppzüge unzweifelhaft genügend Raum vorhanden war. War dies nicht unzweifelhaft, so war weiter zu prüfen, ob zur Vermeidung des Zusammentreffens in der Stromenge der Bergschleppzug oder der Talschleppzug hätte warten müssen. Die Eigenart des Streitfalls besteht darin, daß der Bergschleppzug, wie nach den Feststellungen des Berufungsrichters angenommen werden muß, die Unfallstelle schon erreicht hatte und sich im Fahrwasser unterhalb der Hafemündung befand, als der Talschleppzug mit der Ausfahrt aus dem Hafen begann. Die weitere Fragestellung spitzt sich daher nach § 43 Nr. 2c RheinSchPolW. dahin zu, ob der Zweitbeklagte, als er

den Entschluß zum Verlassen des Hafens faßte, hätte erkennen müssen, daß der Bergschleppzug bereits in eine Stromstrecke eingefahren war, in der das Gelingen einer gleichzeitigen Durchfahrt der Schleppzüge zweifelhaft war. Zu den besonderen örtlichen Umständen, die nach § 43 RheinSchPolWD. von dem Kapitän des Talschleppzuges vor der Ausfahrt zu berücksichtigen waren, gehörte auch die von den Beklagten in der Klagebeantwortung hervorgehobene Tatsache, daß den Kehler Hafen verlassende Schleppzüge bei der Einfahrt in den Strom wegen der Grund- und Strömungsverhältnisse mit Schlenkerbewegungen der Anhängelähne zu rechnen haben. Aus diesem Grunde haben die Beklagten selbst die Unfallstelle bei dem Wasserstande des Unfalltages als für eine Begegnung von Schleppzügen gefährlich und ungeeignet bezeichnet. In der Klagebeantwortung ist sogar von dem bedrohlich in der Enge liegenden Bergschleppzuge die Rede. Der Sachverständige hat hinsichtlich der üblichen Fahrweise der Talschleppzüge angegeben, daß es bei der Ausfahrt aus dem Kehler Hafen notwendig gewesen sei, die Anhänge möglichst in die Mitte der Fahrrinne zu bringen, und daß unterhalb der Einzigmündung von der badischen Seite zur elsässischen Seite habe übergangen werden müssen. Auch diese Tatsachen waren im Zusammenhange mit der Tiefe und Breite des Fahrwassers bei der Entscheidung der Frage heranzuziehen, ob in der Stromstrecke, in der sich der Unfall ereignet hat, die gleichzeitige ungehinderte Durchfahrt der Schleppzüge unzweifelhaft möglich war und ob der Zweitbeklagte im Vertrauen hierauf die Talfahrt antreten durfte. Die Ausführungen des Berufsrichters lassen nicht erkennen, daß er der dargelegten Sach- und Rechtslage ausreichende Beachtung geschenkt hat. (Wird ausgeführt.)