

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 145/65

URTEIL

Verkündet am
23. Oktober 1967
Heil,
Justizobersekretär

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

1. a) der Firma J [REDACTED]-G [REDACTED] in R [REDACTED],
b) des Schiffsführers von MS "W [REDACTED]", Hendrik V [REDACTED]
in R [REDACTED],

Beklagten und Revisionskläger,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

2. a) der Communauté de Navigation Française Rh [REDACTED] in
S [REDACTED],
b) des Schiffsführers von MS "Re [REDACTED]", Hermann U [REDACTED]
in N [REDACTED],

Beklagten und Revisionskläger,

- Prozeßbevollmächtigte: Rechtsanwälte Dr. [REDACTED]
und Dr. [REDACTED] -

gegen

die Firma Vereinigte St [REDACTED]-Rheinreedereien GmbH in
D [REDACTED]-Ru [REDACTED],

Klägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -.

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 9. Oktober 1967 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Dr. Fischer und der Bundesrichter Dr. Kuhn, Dr. Nörr, Fleck und Stimpel

für Recht erkannt:

Auf die Revisionen der Beklagten werden unter Zurückweisung der Revisionen im übrigen die Urteile des Rheinschiffahrtsgerichts in Duisburg-Ruhrort vom 11. Dezember 1964 und des Rheinschiffahrtsobergerichts in Köln vom 28. Mai 1965 abgeändert.

Die Klage wird dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt

gegenüber der Beklagten zu 1a zu 1/4,
gegenüber dem Beklagten zu 1b zu 1/2,
gegenüber der Beklagten zu 2a zu 1/2,
gegenüber dem Beklagten zu 2b zu 2/3.

In Höhe ihrer Schadensersatzpflicht-Quote haften als Gesamtschuldner:

die Beklagte zu 1a mit den Beklagten zu 1b und 2b,
der Beklagte zu 1b mit den Beklagten zu 1a, 2a und 2b,
die Beklagte zu 2a mit den Beklagten zu 1b und 2b,
der Beklagte zu 2b mit den Beklagten zu 1a, 1b und 2a.

Jedoch haben sie zusammen der Klägerin nicht mehr als 3/4 des mit der Klage geltend gemachten Schadens zu ersetzen.

Im übrigen wird die Klage abgewiesen.

3/4 der Kosten der Revisionsinstanz werden den Beklagten in gleicher Weise wie ihre Verpflichtung zum Schadensersatz auferlegt.

Die Entscheidung über die restlichen Kosten der Revisionsinstanz sowie über die Kosten des Berufungsverfahrens wird dem Rheinschiffahrtsgericht in Duisburg-Ruhrort übertragen, an das die Sache zur Verhandlung und Entscheidung im Betragsverfahren zurückverwiesen wird.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Klägerin ist Ausrüsterin des Schubverbandes "Rudolf O [REDACTED]". Sie macht mit der Klage Schadenersatzansprüche in Höhe von 16 392,49 DM nebst Zinsen wegen Schäden geltend, die ihr durch die Beschädigung des Verbandes bei einem Schiffsunfall am 17. Dezember 1962 bei Rees, etwa Rheinkm 836, erwachsen sind.

Der Schubverband kam in der dortigen Linksbiegung des Rheinstromes leer zu Tal, und zwar in folgender amtlich zugelassenen und auch sonst üblichen Formation: Das Schubboot "Rudolf O [REDACTED]" (59 t, 2 x 600 PS) schob zwei nebeneinandergekoppelte, 70 m lange Leichter und hatte zwei weitere, gleich lange Leichter rechts und links derart gemeert, daß das vordere Ende dieser Leichter mit dem Kopf des Schubbootes gleich lag und zugleich teilweise gegen die Achterteile der vorderen Leichter anlag. Der Schubzug hatte eine Gesamtlänge von 140 m und eine Gesamtbreite von 27,50 m.



Oberhalb Rees begegneten ihm mehrere Bergfahrer. Das Schleppboot "Sp[REDACTED]" fuhr mit zwei beladenen Kähnen, nämlich auf Nr. 1 "Da[REDACTED] 81" und auf Nr. 2 "de Gr[REDACTED] 29" (1 342 t), ganz rechtsrheinisch an den Kribben hoch. Dieser Schleppzug wurde an seiner Steuerbordseite durch das der Beklagten zu 1 a) gehörige, durch den Beklagten zu 1 b) verantwortlich geführte kleine MS "W[REDACTED]" (498 t) überholt. Linksrheinisch fuhr ein größerer Schleppzug mit dem Boot "Od[REDACTED]" und den beladenen Kähnen "M[REDACTED] 1" (Nr. 1), "K[REDACTED]" (Nr. 2), "T[REDACTED]" (Nr. 3) und "B[REDACTED]" (Nr. 4) zu Berg. Dieser wurde an seiner Backbordseite durch das der Beklagten zu 2 a) gehörige, durch den Beklagten zu 2 b) verantwortlich geführte MS "Ra[REDACTED]" (956 t, 73,5 m lang, 8,20 m breit) mit dem beladenen Kahn "L[REDACTED] 10" (850 t) im Anhang überholt.

Der Schubverband wollte zwischen dem linksrheinischen Bergzug "Ra[REDACTED]" und dem rechtsrheinischen MS "W[REDACTED]", das sich zu dieser Zeit in Höhe des Schleppbootes "Sp[REDACTED]" befand, passieren, geriet jedoch mit dem achteren Steuerbordleichter gegen "W[REDACTED]", streifte sodann leicht den Kahn "Da[REDACTED] 81" und fuhr mit dem vorderen Teil des achteren Steuerbordleichters gegen den Steuerbordbug des Kahns "de Gr[REDACTED] 29". Dabei riß der Leichter ab. "de Gr[REDACTED] 29", MS "W[REDACTED]" und der abgerissene Leichter wurden erheblich beschädigt.

Die Klägerin behauptet, die Motorschiffe "W[REDACTED]" und "Ra[REDACTED]" hätten unzulässigerweise überholt und dem leeren und dem starken Seitenwind ausgesetzten Schubverband nicht ausreichend Platz gelassen.

Die Beklagten bestreiten, daß die Kollisionen durch ein fehlerhaftes Verhalten ihrer Motorschiffe herbeigeführt

worden seien. Sie sind insbesondere der Ansicht, daß ihre Überholmanöver zulässig gewesen seien. Der Unfall sei allein durch das fehlerhafte Navigieren des Schubverbandes verursacht worden.

Das Rheinschiffahrtsgericht hat die Klage abgewiesen, das Rheinschiffahrtsobergericht hat sie dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Mit ihren Revisionen wollen die Beklagten die Wiederherstellung des erst-richterlichen Urteils erreichen. Die Klägerin beantragt, die Revisionen zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

I. Das Berufungsgericht führt aus:

Möge auch im Unfallbereich im allgemeinen mit etwa 200 m befahrbarem Wasser gerechnet werden können, so habe doch damals bei dem nicht besonders günstigen Wasserstand die Schifffahrt nur innerhalb der 150 m breiten Fahrrinne, die rechtsrheinisch verlaufe, die Gewähr sicheren Fahrens gehabt. Der Schubverband habe an sich wegen des Hanges und des vom linken Ufer her wehenden Seitenwindes, der auf die leeren Fahrzeuge gedrückt habe, möglichst hoch von oben her die Innenseite der starken Linkskrümmung des Stromes anhalten müssen, ohne jedoch die linksrheinischen Bergfahrer auf den aus dem linken Ufer vorspringenden Grund zu drücken.

Die beiden äußeren Schleppzüge "Sp■" und "Od■" sowie MS "W■" seien etwa gleich schnell gefahren, Anhang Nr. 3 des Od■-Zuges etwa auf gleicher Höhe mit

dem MS "W[REDACTED]" und dem Boot "Sp[REDACTED]". Der "Ra[REDACTED]"-Schleppzug sei beträchtlich schneller gefahren. In der ersten Phase des Unfallgeschehens habe sich MS "Ra[REDACTED]" in Höhe von Nr. 3 oder schon etwas höher, und zwar in einem seitlichen Abstand von 25 bis 35 m von Nr. 3 befunden. Damit habe der Durchfahrtraum für den Talzug etwa 40 m betragen. Der Talzug habe, als er diese Sachlage klar übersehen habe, seine Fahrt zunächst in Fahrwassermitte fortgesetzt. Unterdessen seien die linksrheinischen Schleppzüge näher zum linken Ufer beigegangen, der Talzug habe Kurs zur Innenseite der Krümmung genommen, so daß er bei Erreichen des Schleppzuges "Od[REDACTED]" fast zwerch im Revier gelegen habe. Er sei ganz nahe an "Ra[REDACTED]" vorbeigegangen, habe aber seine Achterhälfte nicht mehr über die Fahrwassermitte hinaus bringen können, als er nunmehr gezwungenermaßen versucht habe, sich aufzustrecken. Während in der zweiten Phase des Unfallgeschehens (Anhang "I[REDACTED] 10" des "Ra[REDACTED]"-Zuges in gleicher Höhe mit Nr. 3 des "Od[REDACTED]"-Zuges) der Durchfahrtsraum 50 bis 60 m betragen habe, habe er sich dann in der dritten Phase, als "Lloyd 10" bereits an den drei in gleicher Höhe fahrenden Bergfahrern vorbeigewesen sei, auf 100 bis 120 m verbreitert. Das Boot "Sp[REDACTED]" und das MS "W[REDACTED]" seien zum rechten Ufer ausgewichen, aber später als die linksrheinischen Schleppzüge beigegangen. Der in der dritten Phase mehr gestreckt liegende Schubzug sei durch Hang und Seitenwind an dieser gefährlichen Stromstelle gegen die rechtsrheinischen Bergfahrer getrieben worden. Durch den Anprall an "W[REDACTED]" sei der Talzug mit seinem Achterteil von diesem Fahrzeug abgewiesen worden und sei infolgedessen, mit der Spitze nach Steuerbord gerichtet,

gegen den Kahn "de Gr[REDACTED]" geraten, nachdem er vorher ziemlich platt am ersten Anhang von "Sp[REDACTED]", dem Kahn "Da[REDACTED] 81", vorbeigestreift sei.

Hiernach, so meint das Berufungsgericht, sei es ungeklärt geblieben, ob die Kollision mit "W[REDACTED]" und "de Gr[REDACTED] 29" darauf zurückzuführen sei, daß der Talzug zu spät die linksrheinischen Bergzüge angehalten habe, oder darauf, daß "Ra[REDACTED]" und "W[REDACTED]" unzulässigerweise überholten und den für den Talzug notwendigen Durchfahrtraum nicht rechtzeitig freigemacht hätten.

Diese Ungeklärtheit gehe zu Lasten der Parteien von "Ra[REDACTED]" und "W[REDACTED]". Da ihre Fahrzeuge überholten, hätten sie die Voraussetzungen für die Zulässigkeit weiteren Überholens beweisen müssen. Sie hätten aber nicht bewiesen, daß sie den Durchfahrtraum für den Talzug so rechtzeitig und genügend freigemacht hätten, daß der Talzug schon von oben her die Innenseite der Strombiegung anhalten können. Die wichtigste Unfallursache habe der Schleppzug "Ra[REDACTED]" gesetzt, da er das rechtzeitige nahe Anhalten des linksrheinischen Grundes durch den Schubverband verhindert habe. Aber auch ein ursächliches Verschulden von "W[REDACTED]" sei nicht ausgeräumt, da das Fahrzeug durch seine Lage neben dem in die Kribben ausgewichenen Boot "Sp[REDACTED]" das vom Talzug benötigte Fahrwasser weggenommen und dem Talzug durch den Zusammenstoß die Möglichkeit genommen habe, die Stromkrümmung in Schräglage zu durchfahren, ohne mit den Anhängen von "Sp[REDACTED]" zu kollidieren.

Ein Verschulden der Führung des Talzuges könne der Partei des Talzuges nicht angelastet werden. Weder ein Navigationsfehler noch mangelnde Steuerfähigkeit des Talzuges seien bewiesen noch könne ein ursächliches Verschulden seiner Führung darin gesehen werden, daß sie ihren Schubverband nicht unter Zuhilfenahme der Achteranker ständig gemacht habe. Auch sei die Behauptung der Partei des Talzuges nicht widerlegt, daß dieser wiederholt Achtungssignale gegeben habe.

II. Der Senat teilt nicht die Auffassung des Berufungsgerichts, daß es ungeklärt geblieben sei, auf wessen Verhalten die Kollisionen zurückzuführen sind. Vielmehr führt der vom Berufungsgericht festgestellte Sachverhalt zu dem Schluß, daß jeder der drei Schiffsführer von "Ra■■■■", "W■■■■" und "Rudolf O■■■■" die Kollisionen schuldhaft mitverursacht hat.

1. Verschulden der Schiffsführung von "Ra■■■■"

Die Revision der Partei "Ra■■■■" meint, Voraussetzung dafür, daß der Überholende die Zulässigkeit der Einleitung und Fortsetzung seines Überholmanövers beweisen müsse, sei, daß der Gegenfahrer zunächst einmal den Zusammenhang des Überholmanövers mit dem Schiffsunfall beweise. Das ist richtig. Ein solcher Zusammenhang steht aber hier außer Frage. Hätte der "Ra■■■■"-Zug nicht überholt, so hätte der Talfahrer den linksrheinischen Grund näher anhalten können und wäre nicht so stark verfallen, daß er mit den rechtsrheinischen Bergfahrern kollidiert hätte.

Die Revision ist ferner der Auffassung, die Partei "Ra■■■■" habe bewiesen, daß für die Begegnung unzweifelhaft

hinreichender Raum vorhanden gewesen sei (§§ 37 Nr. 1, 42 Nr. 1 RhSchPVO). Vor der Begegnung mit "W[REDACTED]"/"Sp[REDACTED]" sei der Durchfahrtraum zum "Od[REDACTED]"-Schleppzug 100 bis 120 m breit gewesen, was zweifellos ausgereicht habe; denn in diesem Zeitpunkt sei der "Ravel"-Schleppzug schon oberhalb von "W[REDACTED]" gefahren; der Talfahrer müsse daher beweisen, warum und inwiefern die Partei "Ra[REDACTED]" dafür verantwortlich sei, daß er die breite Durchfahrt nicht genutzt habe.

Dem kann nicht zugestimmt werden. Wenn das Gesetz (§ 37 Nr. 1 RhSchPVO) bei der Feststellung des "unzweifelhaft hinreichenden Raumes" die Berücksichtigung aller örtlichen Umstände und des übrigen Verkehrs verlangt, so bedeutet das auch, daß im Zeitpunkt der Begegnung von Überholendem Schiff und Gegenfahrer dem Gegenfahrer so viel Raum gelassen werden muß, daß er an den Fahrzeugen, die er nach dem Begegnen passieren muß, ohne Gefahr vorbeifahren kann. Hier hat der Überholende im Streitfall u.a. auch zu beweisen, daß der übrige Verkehr das Überholen ohne Gefahr gestattete. Das hat die Partei "Ra[REDACTED]" nicht bewiesen. Im Gegenteil steht fest, daß der "Ra[REDACTED]"-Zug, an dem der Schubverband nach der Feststellung des Berufungsgerichts "ganz nahe" vorbeigefahren ist, dem Talfahrer den erforderlichen Raum nicht gelassen hat, da er durch sein Überholmanöver es ihm unmöglich gemacht hat, den Grund bei der Begegnung so nahe anzuhalten, wie es nach nautischen Grundsätzen erforderlich gewesen wäre, um ein Verfallen im Hang und Seitenwind zu vermeiden. Die Partei "Ra[REDACTED]" kann sich auch nicht darauf berufen, daß der Talzug nautisch fehlerhaft zu spät den Grund angehalten hat. Denn dieser Fehler der Talfahrt beruht nach der Feststellung des Be-

rufungsgerichts gerade darauf, daß der "Ra[REDACTED]"-Zug nicht rechtzeitig den Durchfahrtraum freigemacht hat. Auch kann, wer schuldhaft eine Gefahrenlage schafft, nicht schon allein dadurch von jeder Haftung frei werden, daß der andere bei richtigem Verhalten die Gefahrenlage hätte meistern können. Das Verschulden des Überholenden entfällt nicht deswegen, weil auch den Gegenfahrer ein Verschulden trifft.

Die Führung des "Ra[REDACTED]"-Zuges hätte dem Talzug dadurch Platz schaffen können, daß sie ihr Überholmanöver vollständig abgebrochen hätte. Wenn dies nicht möglich gewesen wäre, würde das nur beweisen, daß das Überholen von vornherein unzulässig war. Das Hineinfahren in die Abstände zwischen den Teilen des Od[REDACTED]-Zuges wäre nach § 49 Nr. 3 RhSchPVO verboten gewesen. Die Ansicht der Revision der Partei "Ra[REDACTED]", die Fortsetzung des Überholmanövers sei "das beste und schnellste Mittel gewesen, um für den Schubverband Platz zu schaffen", bedarf angesichts des vom Berufungsgericht festgestellten Sachverhalts keiner Erörterung. Das gleiche gilt für die Meinung der Revision, der Schubverband hätte nur "die sich ständig vergrößernde Lücke anzusteuern brauchen und alles wäre in Ordnung gewesen."

2. Verschulden der Schiffsführung von "W[REDACTED]"

Der Senat teilt die Auffassung des Berufungsgerichts, MS "W[REDACTED]" habe angesichts des in den Hang verfallenden Talzuges seine Fahrt neben dem Boot "Sp[REDACTED]", durch dessen Sog es an der Beendigung des Überholvorganges gehindert wurde, nicht fortsetzen dürfen, sondern hätte sich zurückfallen lassen müssen. Hierdurch wären, wie im

angefochtenen Urteil ohne Rechtsfehler ausgeführt wird, die Kollisionen entweder ganz vermieden worden oder jedenfalls viel glimpflicher verlaufen. Die Revisionsangriffe der Partei "W[REDACTED]" sind teils unzulässig, teils unbegründet.

Die Partei "W[REDACTED]" kann sich nicht damit völlig entlasten, daß auch der Talfahrer und vor allem der "Ra[REDACTED]"-Schleppzug nautische Fehler gemacht haben, da der Führer von "W[REDACTED]" durch die Fortsetzung seiner Fahrt neben "Sp[REDACTED]" selbst falsch gehandelt hat. Er hatte den schon bei Erreichung des "Od[REDACTED]"-Schleppzuges fast zwerch liegenden Talzug vor Augen, der - nicht im letzten Augenblick, wie die Revision behauptet - immer mehr zum rechten Ufer verfiel. Er mußte sehen, daß der "Ra[REDACTED]"-Schleppzug nicht rechtzeitig Platz gemacht und sein Überholmanöver nicht abgebrochen hatte, so daß der Talfahrer den Grund nicht näher anhalten konnte. Er hat nach der Feststellung im angefochtenen Urteil den Talfahrer viel zu spät bemerkt und es dann noch nicht einmal für notwendig befunden, mit seinem kleinen - nach dem Vortrag der Revision wendigen - Kempenaar sich zurückfallen zu lassen und zwischen die Kribben auszuweichen.

Die von der Revision wiederaufgegriffene Behauptung ihrer Partei, "W[REDACTED]" sei im Unfallzeitpunkt mit dem Kopf an der Kribbe gewesen, widerspricht der Feststellung des Berufungsgerichts, der Abstand zwischen "W[REDACTED]" und "Sp[REDACTED]" sei 5 bis 20 m gewesen, so daß, wenn "W[REDACTED]" nicht im Wege gewesen wäre, dem Talfahrer ein weiteres Fahrwasser von 10 bis 25 m zur Verfügung gestanden hätte. Die Behauptung des Zeugen N[REDACTED],

Schiffsführers des Kahns "de Gr[REDACTED] 29", das Hinterschiff des beschädigten Schubleichters sei regelwidrig nach vorn verlegt worden, steht in Widerspruch mit der Darstellung im Tatbestand des angefochtenen Urteils, der Schubverband sei in amtlich zugelassener und auch üblicher Formation gefahren. Auch hat die Revision weder dargelegt, daß diese Behauptung von ihrer Partei "W[REDACTED]" übernommen worden ist noch welchen Einfluß diese angebliche Zusammensetzung des Schubverbandes auf das Unfallgeschehen gehabt habe.

3. Verschulden der Schiffsführung des Schubverbandes
"Rudolf O[REDACTED]".

Mit Recht ist das Berufungsgericht der Ansicht, der richtige Kurs des leeren Schubverbandes wäre gewesen, schon von weit oben her in dem Zeitpunkt, als er seinen Kurs für die Vorbeifahrt an den Bergfahrern habe bestimmen müssen, wegen des Langes und des Seitenwindes die Innenseite der starken Linkskrümmung möglichst nahe anzuhalten. Diese Pflicht bestand insbesondere mit Rücksicht auf die rechtsrheinische Bergfahrt, die einer Kollisionsgefahr unmittelbar ausgesetzt war, wenn der Talzug mehr als unvermeidbar im Hang und Seitenwind verfiel. Der Talfahrer ist daher einen falschen Kurs gefahren, als er in dem genannten Zeitpunkt seinen Fahrtweg in der Mitte des Fahrwassers fortsetzte, was dazu führte, daß es ihm, als er verspätet den richtigen Kurs einschlug, trotz scharfen Anhaltens des MS "Ra[REDACTED]" nicht mehr möglich war, beim Aufstrecken seinen Steuerbord-Achterlichter vor dem Zusammenstoß mit der Bergfahrt zu bewahren. Entgegen der Ansicht des Berufungsgerichts kann sich der Talfahrer zu seiner Ent-

schuldigung nicht darauf berufen, daß in der ersten Phase des Unfallgeschehens der Ra[REDACTED]-Bergzug so weit aus dem linken Ufer fuhr, daß nur eine Durchfahrtsbreite von 40 m zur rechtsrheinischen Bergfahrt vorhanden war. Der Talfahrer konnte und mußte nach nautischer Erfahrung damit rechnen, daß ihm die linksrheinische Bergfahrt entsprechend ihrer sich aus § 38 Nr. 1 RhSchPVO (für das überholende MS "Ra[REDACTED]" zusätzlich aus §§ 37 Nr. 1, 42 Nr. 1 S. 1 RhSchPVO) ergebenden Pflicht rechtzeitig Platz machen werde, wenn er den für ihn nautisch gebotenen Kurs einschlug. Er mußte möglichst frühzeitig den richtigen Kurs nehmen, um die Bergfahrer, insbesondere das MS "Ra[REDACTED]", das nach der Feststellung im angefochtenen Urteil zum "Od[REDACTED]"-Schleppzug einen Seitenabstand von 25 bis 35 m innehielt, über seinen Kurs klar ins Bild zu setzen, damit diese die erforderlichen Maßnahmen (nahes Beigehen, Zurückfallenlassen) rechtzeitig ergriffen hätten. Es ist kein unzulässiges Beiseitdrücken eines überholenden Bergfahrers, wenn der Talfahrer den nach nautischen Regeln für ihn erforderlichen Kurs einschlägt und damit den überholenden Bergfahrer veranlaßt, das Überholen abubrechen. Denn der Begegnende hat das Vorrecht vor dem Überholenden (BGH VersR 1960, 594). Der Talfahrer hätte daher schon vor der Begegnung mit dem Boot "Od[REDACTED]" mit seinem 27,5 m breiten Verband in leichter Schräglage in der linken Fahrwasserhälfte hart an der Fahrwassermitte fahren müssen. Dann wäre für alle Bergfahrer, insbesondere für "Ra[REDACTED]", die Situation von vornherein klar gewesen. Es hätte sich dann der im linksrheinischen Fahrwasser geringere Hang auf den in leichter Schräglage befindlichen Schubverband

nicht so stark auswirken können, das Verfallen bis fast an die Grenze des rechtsrheinischen Fahrwassers und damit die Kollision mit "W[REDACTED]" und "de Gr[REDACTED] 29" wären vermieden worden. Für seinen Navigationsfehler hat der Talfahrer einzustehen.

Dagegen hat das Berufungsgericht ohne Rechtsfehler angenommen, der Führung des Schubverbandes sei kein Vorwurf deswegen zu machen, weil sie nicht durch Anker setzen kopf vor ständig gemacht hat. Ebensowenig zu beanstanden ist die Ansicht des Berufungsgerichts, die Behauptung der Klägerin, ihre Führung habe durch Achtungssignale die Bergfahrer zum Beigehen aufgefordert, sei nicht widerlegt.

III. Schuldabwägung und Schadensersatzpflicht

Das erhebliche überwiegende Verschulden trifft die Führung des "Ra[REDACTED]"-Zuges. Sie hat das Vorrecht des Gegenfahrers vor dem Überholenden und den Grundsatz mißachtet, daß Sicherheit vor Schnelligkeit geht. Mit der hierdurch geschaffenen Gefahrenlage hat sie auch die Hauptursache für die Kollisionen gesetzt, indem sie durch Unterlassen des Zurückbleibens den Talfahrer zu einem fehlerhaften Kurs verleitet und ihm die Möglichkeit genommen hat, seinen fehlerhaften Kurs durch näheres Anhalten des linksrheinischen Grundes zu korrigieren. Demgegenüber wiegt das Verschulden der Schiffsführungen von "W[REDACTED]" und "Rudolf O[REDACTED]" nicht so schwer. Zwar hat auch "W[REDACTED]" das Vorrecht des Gegenfahrers verletzt, ihr fehlerhaftes Verhalten wirkte sich aber erst aus, nachdem von "Ra[REDACTED]" die Hauptursache für die Kollisionen gesetzt war. Die Führung des

Schubverbandes hat in der von "Ra■■■■" herbeigeführten Gefahrenlage falsch gehandelt. Andererseits ist aber auch ihr Verschulden nicht ganz geringfügig zu bewerten, da von dem leeren Schubverband im Hang und Seitenwind besondere Gefahren für die übrige Schifffahrt ausgingen, denen durch eine erhöhte Sorgfaltspflicht begegnet werden mußte. Da der Sachverhalt feststeht, hat der Senat die Schadensverteilung selbst vorzunehmen (§ 565 Abs. 3 Nr. 1 ZPO). Angemessen erscheint eine Verteilung im Verhältnis 2 ("Ravel") : 1 ("Wilhelmina") : 1 ("Rudolf Ohmann"). Hieraus folgt nach § 92 BSchG, §§ 736 Abs. 1, 739 Abs. 2 HGB, §§ 4 Abs. 1, 114 BSchG, §§ 823, 254 BGB die im Urteilsausspruch enthaltene Verpflichtung zum Schadenersatz. Soweit gesamtschuldnerische Haftung ausgesprochen ist, beruht sie auf § 840 Abs. 1 BGB.

IV. Die Kosten der Revisionsinstanz waren den Beklagten, soweit ihre Revision erfolglos war, gemäß §§ 97 Abs. 1, 100 Abs. 4 ZPO aufzuerlegen. Die Entscheidung über die Kosten des Berufungsverfahrens und über die restlichen Kosten des Revisionsverfahrens wird dem Rheinschiffahrtsgericht übertragen.

Dr. Fischer Dr. Kuhn Dr. Nörr Fleck Stimpel