

# BUNDESGERICHTSHOF 2009 020

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 261/64

## URTEIL

Verkündet am

21. November 1966

Schorm

Justizangestellter

als Urkundsbeamter

der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

des Schiffseigners und -führers Albert B [REDACTED]  
vom MS "Rügen" in H [REDACTED],

Beklagten und Revisionsklägers,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

die Firma Ludwig M [REDACTED], Schifffahrt in H [REDACTED]  
[REDACTED], B [REDACTED],

Klägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] - .

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 21. November 1966 unter Mitwirkung der Bundesrichter Dr. Kuhn, Dr. Nörr, Liesecke, Dr. Schulze und Stimpel

für Recht erkannt:

Die Revision des Beklagten gegen das Urteil des Rheinschiffahrtsobergerichts in Köln vom 16. Oktober 1964 wird auf Kosten des Beklagten zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Am 6. März 1962 stieß das TMS "Margarethe" der Klägerin oberhalb von Himmelgeist bei Rhkm 728,5 mit dem MS "Rügen" des Beklagten zusammen. TMS "Margarethe" fuhr zu Tal und drehte, nachdem es einen zu Berg kommenden Damco-Schleppzug Steuerbord an Steuerbord passiert hatte, wegen zunehmenden Nebels über Steuerbord auf. Dabei kollidierte es fast querliegend in nächster Nähe der rechtsrheinischen Kribben mit dem hinter dem Damco-Zug zu Berg kommenden und nach Backbord ausweichenden MS "Rügen", das von dem Beklagten selbst geführt wurde. "Rügen" traf mit seinem Bug ziemlich rechtwinklig auf das Vorderschiff des Tankmotorschiffs in Höhe von Raum 4 und 5. Beide Fahrzeuge wurden beschädigt.

Mit der Klage hat die Klägerin Schadensersatzansprüche in Höhe von 52.663,39 DM geltend gemacht.

Die Vorinstanzen haben gemeinsames Verschulden der beiden Schiffsbesatzungen angenommen. Das Rheinschiffahrtsgericht hat die Klage zu zwei Dritteln, das Rheinschiffahrts-obergericht hat sie zur Hälfte dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Mit der Revision, um deren Zurückweisung die Klägerin bittet, will der Beklagte die Abweisung der Klage insoweit erreichen, als sie zu mehr als einem Viertel dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt worden ist.

### Entscheidungsgründe:

Die Revision des Beklagten richtet sich lediglich gegen die vom Berufungsgericht vorgenommene Schadensverteilung. Sie ist nicht begründet.

I. Im angefochtenen Urteil ist festgestellt, der Beklagte habe es bei seiner Fahrt zu Berg im Nebel entgegen den zwingenden Vorschriften der §§ 81 Nr. 1, 80 Nr. 1 Abs. 2 RhSchPV0 unterlassen, Nebelsignale zu geben und einen Ausguck zu stellen. Beide Versäumnisse seien für den Zusammenstoß ursächlich gewesen, da man auf "Margarethe" Nebelsignale von MS "Rügen" gehört und ein Ausguck auf "Rügen" das erste Steuerbordaufdrehsignal von TMS "Margarethe" vernommen hätte und die Schiffsführungen dementsprechend sofort ihre nautischen Maßnahmen hätten treffen können, wodurch der Unfall vermieden worden wäre. Auch hätte man auf "Rügen", als der Talfahrer "Margarethe" in Höhe des letzten Anhangkahnes des Damco-Zuges in einer Entfernung von 300 bis 400 m aufgetaucht sei, nicht



nur sofort Schallsignal geben, sondern vorsorglich auch die Geschwindigkeit herabsetzen müssen, da man bei dem unsichtigen Weg damit habe rechnen müssen, daß der Talfahrer hinter dem Schleppzug aufdrehen werde. Bei Fahrtverminderung hätte der Zusammenstoß, wenn nicht gänzlich vermieden, so doch mindestens in seinen Folgen wesentlich abgeschwächt werden können.

Das ursächliche Verschulden der Führung des Talfahrers "Margarethe" hat das Berufungsgericht darin gesehen, daß der Talfahrer (entgegen der Vorschrift des § 80 Nr. 2 RhSchPVO) seine Fahrt zu lange fortgesetzt habe und infolgedessen mitten im Rhein praktisch ohne jede Orientierung nach rechtsrheinisch aufgedreht habe, wo üblicherweise allein die Bergfahrt fahre, während die Talfahrt die linke Rheinseite benutze. Als der Talfahrer die Spitze des Damco-Zuges erreicht habe, hätte er aufdrehen müssen, und zwar nach dem linken Ufer, da in diesem Zeitpunkt die Gefahr der Fortsetzung der Fahrt eindeutig erkennbar gewesen sei und für den 67 m langen, starkmotorigen Talfahrer ein in jedem Falle zum Aufdrehen ausreichender Strombereich von mindestens 150 m Breite zur Verfügung gestanden habe.

Zur Schuldabwägung führt das Berufungsgericht aus, es könne im Ergebnis nicht festgestellt werden, daß Unfallursächlichkeit und Schuld auf der einen oder anderen Seite erheblich überwiegen.

II. Entgegen der Ansicht der Revision hat das Berufungsgericht bei seiner Schadensverteilung die Vorschrift des § 92 BSchG in Verbindung mit § 736 HGB nicht verletzt. Insbesondere liegt ein Rechtsfehler bei der Anwendung des § 736 Abs. 1 Satz 2 HGB nicht vor.

1. Die Revision meint, die Versäumnisse der Führung von "Rügen" seien bei weitem milder zu beurteilen, da auf "Rügen" das für den Entgegenkommer gut erkennbare Blinklicht gesetzt gewesen sei. Dem kann nicht zugestimmt werden. Nach den Feststellungen im angefochtenen Urteil hat der Talfahrer etwa 150 bis 200 m vor dem Bergfahrer mit dem Aufdrehen begonnen, diesen aber erst in einer Entfernung von 100 m gesehen, was daraus zu erklären sei, daß TMS "Margarethe" gerade erst aus dem helleren Bereich oberhalb in die Zone stärkerer Unsichtigkeit eingetaucht gewesen sei. Die Ansicht der Revision, der Talfahrer habe auf die kurze Entfernung von 150 bis 200 m das Blinklicht des Bergfahrers nicht übersehen können, beruht auf einer der Revision nicht zustehenden Beweiswürdigung.

2. Auch die Vorschrift des § 38 Nr. 1 RhSchPVO ist im angefochtenen Urteil entgegen der Ansicht der Revision nicht verletzt. Gegenüber dem aufdrehenden Talfahrer hat der Bergfahrer grundsätzlich kein Kursweisungsrecht; es ist § 46 und nicht § 38 RhSchPVO anzuwenden. Im übrigen konnte der Talfahrer das Blinklicht des Bergfahrers deshalb nicht rechtzeitig erkennen, weil er die Fahrt in die Nebelwand hinein fortgesetzt hat. Das darin liegende Verschulden des Talfahrers hat das Berufungsgericht gewürdigt.

3. Die Revision will die zutreffende Ansicht des Berufungsgerichts, der Talfahrer hätte nach Backbord aufdrehen sollen, für den Beklagten ins Feld führen; sie meint, der Bergfahrer habe nicht damit rechnen können, daß der Talfahrer nach Steuerbord aufdrehen würde; der Führung von "Rügen" könne daher nicht vorgeworfen werden, daß sie beim Auftauchen des Talfahrers die Fahrtgeschwindigkeit nicht herabgesetzt habe.

Auch dem kann nicht zugestimmt werden. Der Bergfahrer mußte unter den gegebenen Umständen damit rechnen, daß der Talfahrer aufdrehen und dessen Aufdrehsignal auf "Rügen" nicht gehört werden würde, da kein Ausguck aufgestellt worden war. Er mußte auch, zumal er keine Nebelsignale gegeben hat, damit rechnen, daß ihn der Talfahrer nicht rechtzeitig würde erkennen können. Weil der Talfahrer den Damco-Zug erst passieren ließ, lag es nicht fern, daß der Talfahrer in Fortsetzung seines nautisch fehlerhaften Verhaltens möglicherweise hinter dem Damco-Zug nach dem rechten Ufer aufdrehen würde. Die nautische Sorgfaltspflicht gebot es daher, beim Auftauchen des Talfahrers die Fahrgeschwindigkeit herabzusetzen.

III. Hiernach war die Revision mit der Kostenfolge aus § 97 ZPO zurückzuweisen.

Dr. Kuhn

Dr. Nörr

Liesecke

Dr. Schulze

Stimpel