

Nachschlagewerk: ja
BGHZ: nein

RheinSchPolVO 1954 §§ 67, 70, 80 Nr. 4

Zur Frage, inwieweit die Regelung des § 80 Nr. 4 Rhein-SchPolVO 1954, wonach die wegen unsichtigen Wetters anhaltenden Fahrzeuge das Fahrwasser so weit wie möglich frei zu machen haben, den allgemeinen Bestimmungen der §§ 67 (Liegeplatz) und 70 (Stillliegen nebeneinander) Rhein-SchPolVO 1954 vorgeht.

BGH, Urt. v. 17. Dezember 1973 - II ZR 19/72 - Rheinschiffahrts-
obergericht Karlsruh
Rheinschiffahrts-
gericht Mannheim

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 19/72

URTEIL

Verkündet am
17. Dezember 1973
W e r n e r ,
Justizhauptsekretär
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

des Schiffseigners und Schiffsführers J. M. S [REDACTED],
A [REDACTED] (Belgien), I [REDACTED],

Beklagten und Revisionsklägers,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

die S [REDACTED] R [REDACTED] AG, B [REDACTED] (Schweiz), R [REDACTED],
gesetzlich vertreten durch den Vorstandsvorsitzenden
Dr. A. S [REDACTED], daselbst,

Klägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

- 2 -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat
auf die mündliche Verhandlung vom 17. Dezember 1973
durch den Vorsitzenden Richter Stimpel und die Richter
Liesecke, Fleck, Dr. Bauer und Bundschuh

für Recht erkannt:

Die Revision gegen das Urteil des Rhein-
schiffahrtsobergerichts Karlsruhe vom
28. Dezember 1971 wird auf Kosten des
Beklagten zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Klägerin ist Eigentümerin der Schleppboote "Zürich"
(64,03 m lang; 7,92 m breit) und "Glarus" (29,82 m lang;
5,58 m breit). Der Beklagte ist Eigner des MS "Metropolis"
(85 m lang; 9,50 m breit). Dieses Fahrzeug fuhr am
1. November 1966 unter seiner verantwortlichen Führung
auf dem Rhein mit einer Ladung von 723 t Kies zu Tal. Wegen
Nebels drehte es in der Ortslage von Kehl über Backbord auf.
Dabei schlug das Steuerbordhinterschiff gegen die Steuer-
bordseite des SB "Zürich", das rechtsrheinisch bei Strom-
km 292,8 an der Außenseite eines Schiffsstapels lag, der
aus fünf nebeneinander gemehrten Fahrzeugen bestand
(MS "Esperanza" - 7,57 m breit; MS "Eildienst 9" - 8,20 m
breit; TMS "TRG 6" - 8,44 m breit; SB "Glarus" und SB
"Zürich"). Durch den Aufprall des MS "Metropolis" wurde
SB "Zürich" gegen SB "Glarus" gedrückt und auch dieses
Schiff beschädigt.



Die Klägerin nimmt den Beklagten auf Ersatz ihrer Unfallschäden in Anspruch. Sie hat beantragt, den Beklagten zur Zahlung von 40.253 DM nebst Zinsen zu verurteilen, und zwar außer persönlich im Rahmen des § 114 BinnSchG auch dinglich haftend mit Schiff und Fracht von MS "Metropolis". Sie wirft dem Beklagten vor, er sei mit MS "Metropolis" in den im Unfallbereich dichten Nebel hineingefahren, habe erst dann aufgedreht und dieses Manöver fehlerhaft durchgeführt.

Demgegenüber ist es nach dem Vorbringen des Beklagten im wesentlichen dadurch zu der Kollision gekommen, daß SB "Glarus" und SB "Zürich" sich an einer Stelle als vierte und fünfte Breite hingelegt hätten, wo das Liegen nur in zwei Breiten gestattet gewesen sei.

Der Beklagte hat MS "Metropolis" in Kenntnis der Klageforderung zu neuen Reisen ausgesandt.

Beide Vorinstanzen haben die Klage - unter Abweisung im übrigen - teilweise dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt (das Rheinschiffahrtsgericht zu 1/2; das Rheinschiffahrtsobergericht zu 4/5). Mit der Revision, deren Zurückweisung die Klägerin beantragt, erstrebt der Beklagte die vollständige Abweisung der Klage.

Entscheidungsgründe:

I. Verschulden der Führung des MS "Metropolis"

Nach Ansicht des Berufungsgerichts hat der Beklagte die Kollision verschuldet, weil er kein Nebelzeichen gegeben und mit seinem Fahrzeug erst im dichten Nebel

aufgedreht habe, obwohl er von dem Nebel nicht überrascht worden sei und das Wendemanöver oberhalb des Nebels hätte durchführen können. Hiergegen wendet sich die Revision ohne Erfolg.

1. Nach § 80 Nr. 2 Abs. 1 RheinSchPolVO 1954 müssen Talfahrer anhalten oder aufdrehen, sobald sie infolge der verminderten Sicht und mit Rücksicht auf den übrigen Verkehr oder die örtlichen Umstände die Fahrt nicht mehr ohne Gefahr fortsetzen können. Die Vorschrift ist dahin zu verstehen, daß Talfahrer die Fahrt einstellen müssen, wenn ihre Fortsetzung infolge der "bestehenden oder bevorstehenden verminderten Sicht" eine Gefahr bilden würde (BGH, Urt. v. 29. 4. 65 - II ZR 129/63, VersR 1965, 682, 683). Deshalb muß der Talfahrer bei vorhersehbarer Sichtbehinderung das Aufdrehen so rechtzeitig beginnen, daß das Manöver beendet ist, solange er noch ausreichende Sicht hat (BGH aaO). Davon geht auch die Revision aus. Sie meint jedoch, im angefochtenen Urteil fehle die Feststellung, daß MS "Metropolis" dort, wo es aufgedreht habe, wegen der Sichtverhältnisse nicht mehr gefahrlos habe wandern können. Auch habe das Berufungsgericht die Beweislast verkannt, wenn es dem Beklagten den Nachweis für eine plötzliche Sichtverschlechterung aufgebürdet habe. Zu diesen Angriffen ist zu bemerken:

a) Nach dem angefochtenen Urteil hat sich die Kollision unstreitig im dichten Nebel ereignet (vgl. BU S. 8, Zeile 11). Auch ist das stillliegende SB "Zürich" erst während des Drehens von MS "Metropolis" für dieses Fahrzeug sichtbar geworden (Schrifts. des Beklagten v. 26. 2. 68 S. 3; vgl. auch BU S. 4 unten). Schon daraus ergibt sich, daß der Talfahrer zu einem Zeitpunkt aufgedreht hat, als er den zur Durchführung dieses Manövers

notwendigen Stromabschnitt nicht mehr vollständig übersehen und damit das Manöver nicht mehr gefahrlos ausführen konnte. Dabei läßt sich zu Gunsten des Talfahrers nicht anführen, er habe nicht damit rechnen müssen, daß sein Aufdrehen von anderen Fahrzeugen durch verkehrswidrige Beschränkung der Fahrwasserbreite vereitelt oder behindert werde. Denn der Beklagte konnte trotz der schiffahrtspolizeilich für den Unfallbereich angeordneten Liegebeschränkung auf zwei Breiten nicht davon ausgehen, daß sich dort keine Schiffsstapel von mehr als zwei Breiten befinden würden, weil der dichte Nebel andere Fahrzeuge, auch Gegenkommer, gezwungen haben konnte, die Fahrt auf Höhe von zwei nebeneinander liegenden Fahrzeugen einzustellen und auf diese bis zu einer Besserung der Sichtverhältnisse beizugehen.

b) Es ist richtig, daß die Klägerin, die den Klageanspruch auch auf einen schuldhaften Verstoß des Beklagten gegen § 80 Nr. 2 Abs. 1 RheinSchPolVO 1954 stützt, die Voraussetzungen für das Vorliegen eines solchen Verstoßes darlegen und beweisen muß (vgl. BGH, Urt. v. 14. 6. 65 - II ZR 220/63, VersR 1965, 757, 758). Hier ist nach den vorstehenden Ausführungen jedoch davon auszugehen, daß der Beklagte mit MS "Metropolis" erst zu einem Zeitpunkt (zum Zwecke der Fahrteinstellung wegen Nebels) aufgedreht hat, als er die zur Durchführung dieses Manövers erforderliche Strecke nicht mehr vollständig überblicken konnte, der Fahrtabbruch somit verspätet war. In einem derartigen Falle streitet aber gegen den Beklagten ein Anscheinsbeweis dahin, daß sein objektiv fehlerhaftes Verhalten auch schuldhaft war (BGH, Urt. v. 21. 11. 68 - II ZR 188/66, LM Nr. 37 zu RheinschiffahrtspolizeivO v. 24. 12. 1954 = VersR 1969, 181, 182; vgl. außerdem BGH, Urt. v. 20. 9. 73 - II ZR 137/72, VersR 1974, 158, 159). Diesen Anscheinsbeweis zu entkräften ist aber Sache des Beklagten. Es ist

daher nicht zu beanstanden, daß das Berufungsgericht insoweit von einer Darlegungs- und Beweislast des Beklagten ausgegangen ist. Auch lassen die Ausführungen, mit denen es unter eingehender Würdigung des Beweisergebnisses dargelegt hat, der Beklagte habe nicht bewiesen, daß die Sichtverschlechterung unvermittelt eingetreten sei oder daß MS "Metropolis" weiter oberhalb nicht habe aufdrehen können, keinen Verfahrensfehler erkennen.

2. Bei unsichtigem Wetter müssen alle in Fahrt befindlichen Schleppzüge und einzelnen Fahrzeuge als Nebelzeichen "einen langen Ton" geben, der in Abständen von längstens einer Minute zu wiederholen ist (§ 81 Nr. 1 RheinSchPolVO 1954). Dieser Pflicht ist der Beklagte nach den Feststellungen des Berufungsgerichts nicht nachgekommen. Er hat lediglich Aufdrehsignal gegeben, und zwar zuletzt mehrere Minuten vor der Kollision. Das alles kann auch die Revision nicht bezweifeln. Sie meint jedoch, der aufgezeigte Pflichtverstoß sei für die Kollision nicht ursächlich gewesen, weil sich an der Lage des SB "Zürich" durch die Abgabe einzelner oder mehrerer Nebelzeichen seitens des MS "Metropolis" sicher nichts geändert hätte, selbst wenn man die Zeichen auf SB "Zürich" vernommen und verstanden hätte. Das schließt aber nicht aus, daß nunmehr dieses Fahrzeug den Talfahrer durch Schallzeichen auf sich aufmerksam gemacht und dieser sodann nicht im Unfallbereich aufgedreht hätte. Dem läßt sich nicht, wie die Revision weiter meint, entgegenhalten, es sei ausgeschlossen, daß Nebelzeichen des Talfahrers die Führung des SB "Zürich" veranlaßt hätten, ihrerseits Schallzeichen zu geben, weil diese sich auch auf das Aufdrehsignal nicht gemeldet habe, das sie einige Minuten vor der Kollision gehört habe. Die Revision berücksichtigt insoweit nicht hinreichend, daß das Nebelzeichen, wie das Berufungsgericht dargelegt hat,

von dem Talfahrer in Abständen von jeweils weniger als eine Minute hätte wiederholt werden müssen, somit die weitere Annäherung des MS "Metropolis" besonders deutlich gemacht hätte; auch war - nach der insoweit unwidersprochen gebliebenen Aussage des Steuermanns S. von SB "Zürich" (GA I, 97) - das Steuerhaus dieses Fahrzeugs mit zwei Leuten besetzt, die beauftragt waren, auf Schallzeichen von Talfahrern zu achten, mithin diese auch zu erwidern.

Bedenken gegen die Ausführungen des Berufungsgerichts zum Ursachenzusammenhang zwischen der Nichtabgabe von Nebelzeichen durch den Talfahrer und der Kollision könnten allerdings dann bestehen, wenn es übersehen haben sollte, daß beim Zusammenstoß von Schiffen oder im Falle einer Fernschädigung grundsätzlich der Geschädigte das Verschulden des Schädigers und den Ursachenzusammenhang zwischen diesem schuldhaften Verhalten und dem Schaden darzulegen und zu beweisen hat (BGH, Urt. v. 13. 7. 70 - II ZR 163/69, VersR 1970, 948, 949), oder daß ein Verstoß gegen § 81 Nr. 1 RheinSchPolVO 1954 auch nicht wegen des Schutzzwecks dieser Bestimmung zu einer hiervon abweichenden Verteilung der Beweislast führen kann (BGH, Urt. v. 1. 2. 71 - II ZR 21/69, LM Nr. 1/2 zu BinnSchStrO 1966 = VersR 1971, 437, 438). Für ein solches Versehen könnte sprechen, daß es auf Seite 12 Zeile 13 ff des angefochtenen Urteils abschließend zur Frage des Ursachenzusammenhangs zwischen der Nichtabgabe von Nebelzeichen durch MS "Metropolis" und der Kollision heißt, der Beklagte habe keine Tatsachen bewiesen, aus denen auf die Nichtursächlichkeit seiner Unterlassung geschlossen werden könne. Indes hat das Berufungsgericht mit dieser Wendung lediglich ausdrücken wollen, daß der Beklagte einen insoweit gegen ihn sprechenden Anscheinsbeweis nicht ausgeräumt

habe. Denn zuvor hat es dargelegt, daß der Nebel im Unfallbereich nicht jedes Schallzeichen verschluckt habe, ferner, daß die hier stillliegenden Fahrzeuge Aufdrehsignale von sogar viel weiter oberhalb wendenden Schiffen gehört, außerdem andere Fahrzeuge zur Unfallzeit im Unfallbereich keine Schallzeichen gegeben hätten, so daß die Gefahr einer Mißdeutung oder Verwechslung für Nebelzeichen des MS "Metropolis" nicht bestanden habe. Das alles sind aber nur Merkmale eines Anscheinsbeweises (vgl. hierzu auch BGH, Urt. v. 1. 2. 71 - II ZR 21/69, aaO) dahin, daß die Nichtabgabe von Nebelzeichen durch MS "Metropolis" für die Kollision ursächlich war, weil ein Stillieger, der - wie SB "Zürich" - das Fahrwasser nicht oder nicht vollständig freimachen konnte und eine Wache im Steuerhaus aufgestellt hatte, erfahrungsgemäß die - hörbaren - Nebelzeichen eines Talfahrers erwidert hätte und dieser dadurch veranlaßt worden wäre, nicht im Bereich des Stilliegers mit einem 85 m langen Fahrzeug bei einer Fahrwasserbreite von nicht wesentlich mehr als 100 m (vgl. hierzu den Lageplan des Wasser- und Schifffahrtsamts Offenburg, GA I Hülle 105) aufzudrehen.

II. Verschulden der Führung des SB "Zürich"

1. Hierzu hat das Berufungsgericht ausgeführt:

Das Schleppboot, das auf Höhe der Einfahrt des Straßburger Nordhafens (Strom-km 295,600) die Bergreise mit SK "Edelweiß 16" auf erster und SK "Huma 2" auf zweiter Länge angetreten habe, habe die Fahrt wegen des Nebels nicht früher, als geschehen, abbrechen müssen. Die Sicht habe sich erst beim Passieren der Kehl-Straßburger Straßenbrücke (Strom-km 293,460) so verschlechtert, daß ein Anhalten geboten gewesen sei. Da der etwa 350 bis

400 m lange Schleppzug unterhalb der Brücke, insbesondere wegen der dortigen örtlichen Gegebenheiten, nicht ständig gemacht habe werden können, sei es nautisch richtig gewesen, daß SB "Zürich" seine Anhänge durch die Brücke gezogen und die Fahrt erst etwa 650 m oberhalb beendet habe, zumal sich das Boot bis zu diesem Punkt noch am rechten Ufer oder den rechtsrheinischen Stillliegern habe orientieren können. Sodann habe SB "Zürich" das Fahrwasser so weit wie möglich frei gemacht. Allerdings habe es sich als fünfte Breite auf einen bereits aus vier Fahrzeugen bestehenden Schiffsstapel gelegt, obwohl im Unfallbereich das Liegen in mehr als zwei Breiten schiffahrtspolizeilich verboten gewesen sei. Dazu sei das Boot jedoch gezwungen gewesen, da im Zeitpunkt der Fahrteinstellung eine derart schlechte Sicht geherrscht habe, daß es nautisch nicht zu vertreten gewesen wäre, die beiden Anhänge loszuwerfen und getrennt zum rechten Ufer beugehen zu lassen, wogegen wegen der dortigen Strömung selbst bei klarem Wetter erhebliche Bedenken bestünden. An einem solchen Liegeplatz habe SB "Zürich" aber zumindest dann Nebelzeichen nach § 82 RheinSchPolVO 1954 geben müssen, als seine Führung ein Aufdrehsignal in größerer Nähe gehört habe. Das unterlassen zu haben, begründe ihr Mitverschulden an der Kollision.

2. Diese Ausführungen halten, soweit sie für den Beklagten nachteilig sind und deshalb von der Revision angegriffen werden, jedenfalls im Ergebnis einer rechtlichen Nachprüfung stand.

a) Zunächst kann dahinstehen, ob der "Zürich"-Schleppzug, wie die Revision meint, die Fahrt wegen unsichtigen Wetters frühzeitiger hätte einstellen müssen. Denn sollte seine Führung entgegen der Vorschrift des § 80 Nr. 3 RheinSchPolVO 1954 zu spät angehalten haben,

so kann ihr das allein nicht als Mitverschulden zugerechnet werden, weil der Schaden, um den es hier geht, nicht mehr im Bereich der Folgen liegt, deren Eintritt diese Vorschrift verhindern will, oder anders ausgedrückt, weil er von dem Schutzzweck dieser Bestimmung nicht mehr gedeckt wird (vgl. BGHZ 27, 137, 140; 37, 311, 315):

§ 80 Nr. 3 RheinSchPolVO 1954 gebietet Bergfahrern die Fahrt einzustellen, wenn sie beim Weiterfahren Gefahr laufen würden, vor einem auftauchenden Hindernis nicht rechtzeitig anhalten zu können; außerdem müssen nach dieser Vorschrift Bergschleppzüge die Fahrt an der nächsten geeigneten Stelle abbrechen, wenn zwischen den geschleppten Fahrzeugen und dem Schlepper eine Verständigung durch Sichtzeichen nach § 58 Nr. 3 RheinSchPolVO 1954 nicht mehr möglich ist. Die Vorschrift will demnach die Gefahren verhindern, die mit der **F o r t b e w e g u n g** eines Bergfahrers oder eines Bergschleppzuges bei ungenügender Sicht verbunden sind (vgl. auch BGH, Urt. v. 22. 6. 72 - II ZR 19/71, LM Nr. 56 zu RheinschiffahrtspolizeiVO v. 24. 12. 1954 = VersR 1972, 1066 zum Schutzbereich des die Einstellung der Talfahrt bei unsichtigem Wetter vorschreibenden § 80 Nr. 2 Abs. 1 RheinSchPolVO 1954). Diese Gefahren entfallen aber jedenfalls dann, wenn Bergfahrer oder Bergschleppzüge, die die Fahrt entgegen der Vorschrift des § 80 Nr. 3 RheinSchPolVO 1954 zunächst fortgesetzt, sodann aber eingestellt und - wie für den "Zürich"-Schleppzug nachfolgend unter b) dargelegt wird - einen Liegeplatz aufgesucht haben, der nicht zu beanstanden ist. Werden sie nunmehr dort von einem anderen Fahrzeug angefahren, so verwirklicht sich nicht mehr die Gefahr, die mit **i h r e r** Fahrt im Nebel verbunden war, sondern nur jene, die durch die Fahrt des **a n d e r e n** Fahrzeugs im Nebel entstanden ist. Die Lage ist hier nicht

anders als bei jedem anderen Stilllieger, der die Fahrt rechtzeitig unterbrochen und einen den Vorschriften der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung entsprechenden Liegeplatz aufgesucht hat.

b) Bei der Prüfung der Frage, ob es zu beanstanden ist, daß sich das Boot "Zürich" beim Abbruch der Fahrt des Schleppzuges als fünfte Breite am rechten Ufer hingelegt hat, ist von der Vorschrift des § 80 Nr. 4 RheinSchPolVO 1954 auszugehen, wonach die wegen unsichtigen Wetters anhaltenden Fahrzeuge das Fahrwasser so weit wie möglich frei zu machen haben. Hingegen sind insoweit nicht die von der Revision außerdem in Betracht gezogenen Bestimmungen der §§ 67 und 70 Nr. 1 RheinSchPolVO 1954 anzuwenden. Zwar handelt es sich bei ihnen um allgemeine Vorschriften für Stilllieger. Jedoch treten sie bei unsichtigem Wetter hinter die Sonderregelung des § 80 Nr. 4 RheinSchPolVO 1954 zurück (so bereits für § 67 RheinSchPolVO 1954 das - insoweit in VersR 1964, 1038 ff nicht abgedruckte - Senatsurteil v. 9. 7. 64 - II ZR 5/63; vgl. auch Wassermeyer, Der Kollisionsprozeß in der Binnenschiffahrt 4. Aufl. S. 320). Das folgt aus dem Gedanken, daß die Lage für ein Fahrzeug eine ganz andere ist, wenn es wegen unsichtigen Wetters die Fahrt einstellen muß, als wenn es bei sichtigem Wetter einen Liegeplatz aufsucht. Während es im ersten Falle zu einem Abbruch der Fahrt genötigt ist und deshalb seine Liegestelle nicht weiter wählen kann, besteht diese Zwangslage bei sichtigem Wetter nicht. Allein hier ist es daher im Interesse einer Freihaltung des Fahrwassers für die in Fahrt befindlichen Fahrzeuge gerechtfertigt zu verlangen, daß Stilllieger keinesfalls die Schifffahrt behindern dürfen (§ 67 RheinSchPolVO 1954), deshalb grundsätzlich das Fahrwasser frei zu machen haben (BGH, Urt. v. 30. 6. 60 - II ZR 259/58, LM Nr. 7 zu RheinschiffahrtspolizeivO v.

24. 12. 1954 = VersR 1960, 897) und allgemein beim Nebeneinanderliegen die Zahl von drei Breiten nur im Falle ausdrücklicher Gestattung überschreiten dürfen (§ 70 Nr. 1 RheinSchPolVO 1954).

Nicht anders kann es in einem Falle sein, in dem wie hier, das Liegen in mehr als zwei Breiten für eine bestimmte Strecke durch eine besondere schiffahrtspolizeiliche Anordnung untersagt ist. Allerdings verliert ein solches Verbot bei einem Eingreifen der Sonderregelung des § 80 Nr. 4 RheinSchPolVO 1954 nicht jede Bedeutung. So muß ein Fahrzeug, das wegen unsichtigen Wetters gezwungen ist, sich innerhalb einer derartigen Strecke als dritte oder weitere Breite hinzulegen, unverzüglich einen anderen Liegeplatz aufsuchen, sobald die Sicht dies erlaubt. Auch darf ein Fahrzeugführer bei der Entscheidung darüber, ob die Fahrt nach § 80 Nr. 2 Abs. 1 oder Nr. 3 RheinSchPolVO 1954 einzustellen ist oder noch fortgesetzt werden kann, nicht unberücksichtigt lassen, daß er bei der Weiterfahrt gezwungen sein kann, die Fahrt dort zu unterbrechen, wo besondere Beschränkungen für das Stillliegen von Fahrzeugen bestehen. Letzteres folgt aus der allgemeinen Sorgfaltspflicht der Schiffsführer (§ 4 RheinSchPolVO 1954) und gilt insbesondere für die Fälle, in denen, wie im Bereich des Liegeplatzes Kehl, durch eine Beschränkung der Liegebreite ein möglichst großer Teil des hier nicht sehr breiten Fahrwassers für die durchgehende Schifffahrt freigehalten werden soll. Indes würde man die allgemeine Sorgfaltspflicht der Schiffsführer überspannen, wenn sie die Fahrt bei unsichtigem Wetter stets schon deshalb einstellen müßten, weil für die vorausliegende Strecke eine Beschränkung der Liegebreite angeordnet ist. Vielmehr kommt hier ein Fahrtabbruch erst in Betracht, wenn greifbare Anhaltspunkte dafür gegeben sind, daß die Fahrt im

Bereich der Liegebeschränkung eingestellt und ein Liegeplatz im Liegeverbot aufgesucht werden muß.

Nach den Feststellungen des Berufungsgerichts bestanden derartige Anhaltspunkte hier nicht. So habe die Führung des "Zürich"-Schleppzuges bei der Annäherung an den Liegeplatz Kehl zunächst nicht damit zu rechnen brauchen, daß sie wegen des unsichtigen Wetters die Fahrt auf Höhe des Liegeplatzes abbrechen müsse; sodann habe sie sich bei einer Verdichtung des Nebels mit dem Schleppzug bereits im Bereich der Kehl/Straßburger Brücken befunden; dort sei aber ein Stillliegen des 350 bis 400 m langen Schleppzuges besonders gefährlich gewesen; aus dem gleichen Grunde sei ein Sackenlassen des Schleppzuges bis unterhalb der Brücken oder ein Abwerfen der Anhänge nicht in Betracht gekommen. Danach ist es aber nicht zu beanstanden, daß das Boot "Zürich" mit den beiden Anhängen eine Liegestelle oberhalb der Brücken auf dem Kehler Liegeplatz aufgesucht hat, zumal nach den weiteren Ausführungen des Berufungsgerichts kein Anhalt für eine Überbelegung dieses Platzes gegeben war.

III. Abwägung des beiderseitigen Verschuldens

Insoweit vermag die Revision ebenfalls keinen Rechtsfehler des Berufungsgerichts aufzuzeigen. Dieses hat mit Grund die leichtfertige, außerdem gegen § 81 Nr. 1 RheinSchPolVO 1954 verstoßende Nebelfahrt des MS "Metropolis" erheblich schwerer bewertet als die Nichtabgabe von Schallzeichen (§ 82 RheinSchPolVO 1954) durch das - fast ganz am Rande des Fahrwassers liegende (BU S. 16) - SB "Zürich".

Stimpel

Dr. Bauer

Liesecke

Bundschuh

Fleck