

Verkündet
am 26. Oktober 1961

Schwingen, Justizobersekretär
als Urkundsbeamter der
Geschäftsstelle

I m N a m e n d e s V o l k e s

In dem Rechtsstreit

der N [REDACTED] Schifffahrts-AG, vertreten durch den
Vorstand, H [REDACTED], Neue G [REDACTED] Straße [REDACTED],
Klägerin und Revisionsklägerin,
- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

gegen

1) die N [REDACTED] R [REDACTED] M [REDACTED], vertreten durch
den Direktor, A [REDACTED] (Holland), L [REDACTED],
2) den Kapitän P. K [REDACTED] von MS "H [REDACTED]" bei der
Beklagten zu 1),
Beklagte und Revisionsbeklagte,
- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

hat der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die
mündliche Verhandlung vom 26. Oktober 1961 unter Mitwirkung
der Bundesrichter Dr. Haidinger, Dr. Kuhn, Dr. Nörr,
Dr. Haager und Dr. Reinicke

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Klägerin werden das Urteil des
Amtsgerichts - Rheinschifffahrtsgerichts - in Duisburg-
Ruhrort vom 23. Mai 1958 und das Urteil des 3. Zivil-
senats des Oberlandesgerichts - Rheinschifffahrtsober-
gerichts - in Köln vom 7. Januar 1960 teilweise abge-
ändert.

Die Klage ist dem Grunde nach zu 3/4 gerechtfertigt. Im übrigen wird sie abgewiesen.

Die weitergehende Revision wird zurückgewiesen.

Von den Kosten des ersten und zweiten Rechtszugs hat die Klägerin ein Viertel und von den Kosten des dritten Rechtszugs die Hälfte zu tragen. Im übrigen wird die Kostenentscheidung dem Rheinschiffahrtsgericht übertragen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Am 15. Oktober 1956 gegen 18.30 Uhr stieß bei Dunkelheit das MS "M [REDACTED]" (685 t, 360 PS) der Klägerin auf dem Rhein in der Höhe von Alsum (km 789,7/8) mit dem der Beklagten zu 1) gehörigen, von dem Beklagten zu 2) verantwortlich geführten MS "H [REDACTED]" (821 t, 600 PS) zusammen auf Steven zusammen.

Im Unfallbereich lagen auf beiden Seiten des Stroms zahlreiche Fahrzeuge, teils einzeln, teils in Stapeln, vor Anker. An den linksrheinischen Ankerliegern fuhr das MTS "M [REDACTED]" mit dem auf langem Strang hängenden Kahn "B [REDACTED]" hoch. MS "M [REDACTED]" kam mit 650 t Ladung ebenfalls zu Berg und schickte sich an, seinerseits den "M [REDACTED]"-Schleppzug an seiner Backbordseite zu überholen. "M [REDACTED]" selbst war gerade backbords durch das Boot "R [REDACTED]" mit zwei Kähnen überholt worden, die vor ihm von der linken zur rechten Seite hinüberwechselten. In diesem Augenblick kam von oben her aus der dortigen Linkskrümmung des Stromes das MS "H [REDACTED]" mit 400 t Ladung zu Tal. An seiner Backbordseite war der wesentlich kleinere Kahn "V [REDACTED]" (499 t, 468 t Ladung) gemeert. Sämtliche Fahrzeuge hatten die Lichter gesetzt. Auf einen Sirenenstoß von "H [REDACTED]", dessen Bedeutung streitig ist, antwortete "M [REDACTED]" mit einem Steuerbordsignal. Nach einem weiteren Signal von "H [REDACTED]" - unstreitig einem Backbordsignal - kollidierten die beiden Motorschiffe und wurden beide beschädigt. "M [REDACTED]" mußte auf Grund gesetzt werden.

Die Klägerin macht die Beklagten für den Unfall verantwortlich. Sie behauptet, das erste Signal von "H [REDACTED]" sei ein Steuerbordsignal gewesen und entsprechend beantwortet worden. Trotz dieser klaren Verständigung über eine



Begegnung Backbord auf Backbord seien die beiden Talfahrer plötzlich unter Abgabe des Backbordsignals, jedoch ohne Zeigen des dafür vorgeschriebenen Blinklichts, nach Backbord und in den Kurs von "M [REDACTED]" gefahren. MS "M [REDACTED]" habe sich nicht weit von dem Kahn "B [REDACTED]" seitlich entfernt befunden; das ganze Revier nach rechtsrheinisch hin sei frei gewesen. Bei der Umfahrung des linksrheinischen Grundes habe "M [REDACTED]" zwangsläufig den Kopf vom Ufer abstecken müssen. Die Talfahrer hätten sich ohne weiteres sagen müssen, daß sie deshalb nur das grüne Positionslicht sehen konnten. Der Unfall sei allein durch das vorschriftswidrige Verhalten der nicht weisungsberechtigten Talfahrer herbeigeführt worden.

Die Klägerin hat von den Beklagten als Gesamtschuldern - die Beklagte zu 1 dinglich und nach § 114 BSchG auch persönlich haftend - den Ersatz ihres auf 83 218,46 DM bezifferten Schadens mit Zinsen verlangt.

Die Beklagten bestreiten ein fehlerhaftes Verhalten der Führung des MS "H [REDACTED]" und behaupten, das MS "M [REDACTED]" sei, wie der "R [REDACTED]"-Zug, im Übergang zum rechten Ufer begriffen gewesen und habe sich schon ziemlich rechtsrheinisch befunden. Es habe den Talfahrern in der Strombiegung, in der das Wasser in den rechten Hang drücke, nicht genügend Platz für die Durchfahrt an seiner Backbordseite in der Dunkelheit gelassen. Ferner habe MS "M [REDACTED]" seine Kursabsichten zu spät und unzureichend mitgeteilt. In der Stromkrümmung dort bei Nacht und angesichts der Tatsache, daß der vorausfahrende "R [REDACTED]"-Zug durch Blinken Backbordkurs verlangte, hätte man gemäß § 38 Nr. 4 RhSchPolVO unbedingt rechtzeitig akustisches Steuerbordsignal geben müssen. Man hätte ferner bedenken müssen, daß die Talfahrer von oben her das rote Positionslicht von "M [REDACTED]" nicht hätten sehen können, und deshalb sofort klaren Rechtskurs

steuern müssen. Das habe man selbst dann noch nicht getan, als MS "H[REDACTED]" zur Klarstellung der Fahrtverhältnisse ein Achtungssignal - nicht Steuerbordsignal - gegeben habe. Das Backbordsignal sei auf "H[REDACTED]" erst kurz vor der Kollision wegen des irreführenden Verhaltens von "M[REDACTED]" gegeben worden. Insoweit handele es sich um eine reine Reaktion der durch den Kurs von "M[REDACTED]" in eine ungewöhnliche schwierige Lage gebrachten Talfahrer, die als Maßnahme des letzten Augenblicks zumindest entschuldbar sei. Die Schuld an dem Unfall treffe allein den klägerischen Schiffsführer.

Die Beklagte zu 1) macht den ihr durch die Beschädigung ihres "H[REDACTED]" entstandenen Schaden in der Parallelsache II ZR 46/60 gegen die Klägerin und ihren Schiffsführer geltend.

Das Rheinschiffahrtsgericht hat die Klage dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Das Rheinschiffahrtsobergericht hat die Klage nur zur Hälfte dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt und sie im übrigen abgewiesen. Mit der Revision, um deren Zurückweisung die Beklagten bitten, erstrebt die Klägerin die Wiederherstellung des Urteils des Rheinschiffahrtsgerichts im vollen Umfang.

Entscheidungsgründe:

I. Das Berufungsgericht stellt in Übereinstimmung mit dem Rheinschiffahrtsgericht fest:

Für die Begegnung von "M[REDACTED]" und "H[REDACTED]" habe zwischen dem letzten Anhangkahn "C[REDACTED]" des rechtsrheinisch hochfahrenden "R[REDACTED]"-Schleppzuges und dem linksrheinisch hochfahrenden "M[REDACTED]"-Schleppzug ein Raum von mindestens 120 m zur Verfügung gestanden.

Die beiderseitigen unmittelbar vor dem Zusammenstoß vorgenommenen Ausweichmanöver - "H [REDACTED]" nach Backbord, "M [REDACTED]" nach Steuerbord und sogleich wieder nach Backbord - seien nur schwach gewesen. "M [REDACTED]" habe sich vor dem Ausweichmanöver im großen und ganzen in der Mitte des Begegnungsraumes befunden; dort, infolge der zuletzt vorgenommenen Ausweichmanöver vielleicht etwas mehr linksrheinisch, habe auch die Kollision stattgefunden, die unstreitig Steven auf Steven erfolgt ist.

Aus diesen Feststellungen ergibt sich, daß auch "H [REDACTED]" vor dem Ausweichmanöver bei seiner Fahrt die Mitte des Begegnungsraumes innegehalten hat. Beide Schiffe haben demnach in der linken Stromkrümmung einen Kurs gefahren, der notwendigerweise zum Zusammenstoß führen mußte, wenn sie einander nicht rechtzeitig auswichen.

Die Feststellungen des Berufungsgerichts rechtfertigen den Schluß, daß - beiderseits ordnungsgemäßes nautisches Verhalten vorausgesetzt - das Fahrwasser unzweifelhaft hinreichenden Raum für die Vorbeifahrt gewährte, so daß das Begegnen nach § 38 Nr. 1 RhSchPolVO gestattet war. Gleichzeitig ergibt sich aber hieraus, daß der Kurs beider Fahrzeuge nach §§ 37 Nr. 3, 38 festgelegt werden mußte und nach Festlegung nicht geändert werden durfte.

II. Verhalten des Talfahrers "H [REDACTED]".

Da die Voraussetzungen des § 40 Nr. 1 Abs. 3, wie auch das Berufungsgericht feststellt, nicht vorlagen, hatte nach § 38 Nr. 1 "M [REDACTED]" dem "Hanswijk" den Weg zu weisen. "M [REDACTED]" wies nach § 38 Nr. 2 den Weg zur Vorbeifahrt an Backbord bereits dadurch, daß sie kein Zeichen (Blinklicht, § 38 Nr. 3 b) gab. Die Weisung des Bergfahrers wurde dadurch bekräftigt, daß dieser ein in etwa 250 m Entfernung gegebenes

akustisches Signal des Talfahrers, das nach der Feststellung des Berufungsgerichts ein Steuerbordsignal war, mit einem Steuerbordsignal erwiderte. Jedenfalls von diesem Augenblick an mußte bei der Schiffsführung von "H [REDACTED]", obwohl sie infolge der Stromkrümmung das rote Licht des Bergfahrers nicht sehen konnte, jeder Zweifel darüber beseitigt sein, daß sie an Backbord von "M [REDACTED]" vorbeizufahren hatte. Mit Recht bezeichnet es das Berufungsgericht als grob fehlerhaft, wenn auf "H [REDACTED]" dieses Signal nicht gehört wurde, da man auf der belebten Reede und ganz besonders in der Dunkelheit für ordnungsgemäßen Empfang der akustischen Kursweisung des Bergfahrers sorgen mußte. Dies gilt erst recht, wenn man vom Standpunkt der Schiffsführung von "H [REDACTED]" ausgeht, sie habe ein Achtungssignal gegeben, da sie gerade dann sorgfältigst darauf zu achten hatte, wie "M [REDACTED]" auf dieses Signal reagierte. Obwohl für "H [REDACTED]" nach der Feststellung des Berufungsgerichts auf der Steuerbordseite genügend Raum war, wich er nicht nach Steuerbord aus, sondern blieb in der Mitte des Begegnungsraumes, ja er nahm sogar kurz vor der Begegnung noch den Kurs nach Backbord. In der Nichtachtung der Weisung des Bergfahrers liegt ein klarer, schwerer Verstoß der Schiffsführung von "H [REDACTED]" gegen § 39 Nr. 1.

III. Verhalten des Bergfahrers "M [REDACTED]":

1) Das Berufungsgericht meint, der Bergfahrer hätte die schwierige Situation, in der sich der Talfahrer bei Dunkelheit unter den gegebenen Umständen befand, bedenken müssen. Die erhebliche Linkskrümmung des Stromes habe das Erkennen des Kurses des Gegenfahrers sehr erschwert; die stark belegte Reede sei voller Lichter gewesen; von "M [REDACTED]" sei nur das grüne Licht zu sehen gewesen; es hätte leicht so erscheinen können, als habe "M [REDACTED]" dem "R [REDACTED]"

██████████-Schleppzug folgen wollen, der gerade unter Abgabe von Blinkzeichen von der linken zur rechten Seite hinüber gewechselt sei. Deshalb habe "M██████████" dem Talfahrer klaren Bug zeigen müssen, um jedes Mißverständnis über die eigenen Kursabsichten auszuschließen; außerdem habe "M██████████" dem Talfahrer so viel Spielraum zum gefahrlosen Passieren lassen müssen, als nach den Umständen möglich gewesen sei; denn ein Durchfahrtsraum, der bei Tage gerade genügen möge, sei in der Dunkelheit und unter den hier gegebenen erschwerten Umständen noch keineswegs ausreichend gewesen, zumal der Talfahrer angesichts der rechtsrheinischen Ankerlieger nicht zu weit in den erheblichen Hang zum rechten Ufer habe abgedrängt werden dürfen. Wäre "M██████████", statt in der Mitte des Begegnungsraumes weiterzufahren, rechtzeitig nach Steuerbord ausgewichen, so wäre sein rotes Backbordlicht für den Talfahrer sichtbar geworden, wie sich aus allgemeiner Erfahrung und aus dem von der "H██████████"-Partei überreichten Gutachten ergebe. Die mangelnde Revierbeobachtung durch den Kapitän von "M██████████" habe sich darin gezeigt, daß er erst auf 250 m Entfernung den Talfahrer bemerkt habe und ferner der völlig irrigen Meinung gewesen sei, der vorausfahrende "R██████████"-Schleppzug sei wieder nach Steuerbord beigegangen.

2) Die Revision ist der Ansicht, eine Rechtspflicht, dem Gegenfahrer einen "klaren Bug" zu zeigen, bestehe nicht. Es verstoße gegen das Gesetz, dem Gegenfahrer einen Kurs zu zeigen, der in Wirklichkeit nicht gefahren wird oder gefahren werden soll. Bei dem Risiko, das eine Nachtfahrt gerade für den Talfahrer in sich schließe, müsse dieser sich äußerster Sorgfalt befleißigen und insbesondere davon ausgehen, daß der entgegenkommende Bergfahrer seiner Kursweisungspflicht genüge, er also die Begegnung an Backbord vorschreibe, wenn er kein Blinklicht zeige. Die vom Berg-

fahrer gezeigten Positionslichter seien in einer Stromkrümmung niemals ein ausreichendes Erkenntnismittel. Die Meinung des Berufungsgerichts, ein verhältnismäßig geringes Ausweichen von "M [REDACTED]" nach Steuerbord hätte genügt, um das rote Backbordlicht für den Talfahrer sichtbar zu machen, sei daher unerheblich, überdies aber auch unrichtig. Die Verwendung des Privatgutachtens der "H [REDACTED]"-Partei entgegen dem Widerspruch der "M [REDACTED]"-Partei sei unzulässig gewesen. Das Berufungsgericht habe das Gutachten, das mehrere Fehler aufweise, nicht selbständig geprüft. Das Berufungsgericht mache ferner der Schiffsführung von "M [REDACTED]" zu Unrecht den Vorwurf, nicht weiter nach Steuerbord gefahren zu sein. Das Rheinschiffahrtsgericht habe mit überzeugenden Gründen die Auffassung vertreten, daß eine weitere Annäherung von "M [REDACTED]" an den "M [REDACTED]"-Schleppzug nicht ungefährlich und nautisch fehlerhaft gewesen wäre. Im angefochtenen Urteil sei übersehen, daß der linksrheinisch liegende Grund einen leichten Kurs nach Backbord für "M [REDACTED]" unvermeidlich gemacht habe. Auch sei nicht beachtet worden, daß in Höhe des Unfallortes "H [REDACTED]" bereits den "R [REDACTED]"-Schleppzug passiert gehabt habe und "H [REDACTED]" daher hinter "C [REDACTED]" weiter nach rechtsrheinisch hätte fahren können. Mit Verfahrensrügen greift die Revision schließlich die Feststellung des Berufungsgerichts an, der Kapitän von "M [REDACTED]" habe den Talfahrer erst auf 250 m Abstand bemerkt.

3) Die Revisionsangriffe vermögen nichts daran zu ändern, daß die Schiffsführung von "M [REDACTED]" ein ursächliches Mitverschulden an dem Unfall trifft.

a) Zwar ist der Revision zuzugeben, daß in der Binnenschiffahrt eine grundsätzliche Rechtspflicht, dem Gegenfahrer einen klaren Bug zu zeigen, d.h. ihm bei Nacht das eigene

rote Backbordlicht sichtbar zu machen, nicht aufgestellt werden kann, da es stets von den Umständen des Einzelfalles abhängt, ob bei nautisch fehlerfreier Fahrweise das rote Licht für den Gegenfahrer sichtbar ist oder nicht. So kann bei einer starken Linkskrümmung der die Innenseite der Biegung einhaltende Talfahrer das rote Licht des Bergfahrers, der ebenfalls auf der Innenseite einen vorspringenden Grund zu umfahren hat, auch dann nicht sehen, wenn der Bergfahrer einen nautisch völlig einwandfreien Kurs fährt. Ausschlaggebend kann allein sein, ob die von den begegnenden Schiffen gefahrenen Kurse, d.h. die von ihnen eingeschlagenen Fahrwege (BGH VersR 1959, 609 a.E.), den Vorschriften entsprechen. Würde dem Sichtbarwerden des roten Backbordlichts die ausschlaggebende Bedeutung beizumessen sein, die ihm das Berufungsgericht zumißt, so wäre die in § 28 b (mit Bild 2 der Anlage 6) getroffene Regelung über die Sichtbarkeit der Seitenlichter unverständlich. Nach dieser Regelung bestreichen das rote und grüne Seitenlicht jeweils links- bzw. rechtswendig einen Bogen von $112^{\circ} 30'$, und zwar von vorn bis $22^{\circ} 30'$ hinter der Querlinie; der Sichtbarkeitswinkel endet also nach vorn mit der verlängerten Längsachse des Schiffs, die Kegel des roten und grünen Lichts überschneiden sich nach vorn nicht. Damit können sich, wie bereits ausgeführt, insbesondere bei Stromkrümmungen trotz richtiger Fahrweise der begegnenden Schiffe Situationen ergeben, bei denen das rote (oder grüne) Licht nicht sichtbar ist. Würde dem Sichtbarwerden des roten Lichts die ihm vom Berufungsgericht beigemessene Bedeutung zukommen, so hätte eine verhältnismäßig starke Überschneidung der beiden Lichtkegel angeordnet werden müssen (wobei es hier keiner Untersuchung bedarf, ob damit der vom Berufungsgericht aufgestellten Forderung, einen klaren Bug zu zeigen, Rechnung getragen wäre). Von dieser nicht zu billigenden Betrachtungsweise des Berufungsgerichts ist offensichtlich auch seine unzureichende Beurteilung der Bedeutung des bei Steuerbord-

begegnung nach § 38 Nr. 3 b zu zeigenden weißen Blinklichtes beeinflusst. Zutreffend wird im angefochtenen Urteil auf Seite 11 das blinkende Sichtzeichen als eindringlich bezeichnet, während auf Seite 15 das Sichtzeichen des Blinklichtes als eine zu unsichere und schwache Willensbekundung angegeben wird, und auf Seite 16 sogar dem Umstand, daß der blinkende "R [REDACTED]"-Schleppzug zum rechten Ufer hinüberwechselte, die Bedeutung beigegeben wird, daß es dem Talfahrer leicht so erscheinen konnte, als wollte auch die nicht blinkende "M [REDACTED]" dem Schleppzug folgen, also auch zum rechten Ufer fahren. Damit wird die klare und eindeutige Verkehrsregelung der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung verkannt, die zur Wahrung der Verkehrssicherheit schärfstens und unbedingt zu beachten ist: Blinkt der Bergfahrer, so gibt er die Weisung des Vorbeifahrens an seiner Steuerbordseite; blinkt er nicht, so gibt er damit ebenso eindeutig die Weisung des Vorbeifahrens an seiner Backbordseite. In dem einen wie dem anderen Fall hat der Bergfahrer zusätzlich akustisches Signal nach § 38 Nr. 4 zu geben, wenn zu befürchten ist, daß seine Absicht von dem Talfahrer nicht verstanden worden ist. Der Talfahrer, der die Weisung des Bergfahrers nicht befolgt, kann sich zur Rechtfertigung seines verkehrswidrigen Verhaltens grundsätzlich nicht darauf berufen, daß er gemeint habe, der Bergfahrer habe ihn nicht erkannt. Vielmehr kann und muß er darauf vertrauen, daß der Bergfahrer das Revier ebenso sorgfältig beobachtet wie er selbst. Hat er Zweifel, ob ihn der nicht blinkende Bergfahrer erkannt hat, so kann er entweder zur Klarstellung selbst Steuerbordsignal geben (wie es nach der Feststellung des Berufungsgerichts hier geschehen ist) oder ein Achtungssignal (wie es der Schiffsführer von "H [REDACTED]" gegeben zu haben behauptet). Keinesfalls darf er selbst Backbordsignal geben (es sei denn, er ist nach § 40 Nr. 1 weisungsberechtigt oder es liegt der hier fast nie in Frage

kommende Ausnahmefall des § 5 vor) oder eigenmächtig Backbordkurs einschlagen. Nun meint zwar das Berufungsgericht für den vorliegenden Fall, der Bergfahrer habe den Talfahrer erst viel zu spät, nämlich erst auf etwa 250 m Abstand, bemerkt und habe daher seine Pflicht, frühzeitig seine Kursabsicht durch akustisches Signal erkennen zu geben, verletzt. Wäre dem so, so könnte das nicht den Talfahrer für seine falsche Fahrweise entlasten, wohl aber den Bergfahrer wegen seiner mangelnden Aufmerksamkeit belasten. Im übrigen hätte bei nautisch einwandfreier Fahrweise beiderseits auch noch in einem solchen Abstand die Begegnung gefahrlos durchgeführt werden können. Die Revision greift aber auch diese Feststellung des Berufungsgerichts mit der berechtigten Verfahrensrüge an, es seien die Ausführungen im Schriftsatz der "M [REDACTED]"-Partei vom 6. Februar 1958 S. 11 f nicht beachtet worden; es müsse ein Mißverständnis bei der Vernehmung des Kapitäns Leichsering von "M [REDACTED]" im Verklarungsverfahren vorliegen, da dieser bei seiner polizeilichen Einvernehmung am Tag nach dem Unfall bekundet habe, er habe die Lichter des Talzuges in ziemlich weiter Entfernung gesehen, in etwa 250 m Entfernung habe "H [REDACTED]" Steuerbordsignal gegeben. Bevor das Berufungsgericht seine Feststellung traf, hätte es den Zeugen nochmals vernehmen müssen. Doch bedarf dieser Punkt keiner Aufklärung, da das Berufungsgericht rechtlich bedenkenfrei zu der Auffassung gelangt ist, das zu beanstandende Unterlassen eines frühzeitigen akustischen Signals durch "M [REDACTED]" sei für den Unfall nicht ursächlich gewesen, da die Besatzung von "H [REDACTED]" auch das spätere Steuerbordsignal von "M [REDACTED]" nicht gehört habe.

Wenn die Revision beanstandet, der Privatgutachter der "H [REDACTED]"-Partei habe einen viel zu geringen Krümmungsradius gewählt, so trifft das nicht zu. Der Gutachter ist nicht, wie die Revision irrtümlich annimmt, von dem in der

Skizze der "H[REDACTED]"-Partei angenommenen viel zu geringen Krümmungsradius ausgegangen, sondern hat einen Radius zugrunde gelegt, der sich im wesentlichen mit dem der amtlichen Stromkarte deckt. Jedoch rügt die Revision mit Recht, daß der Gutachter in Widerspruch zu § 28 b seinem Gutachten eine Überschneidung der Lichtkegel der beiden Positionslampen um $3,75^{\circ}$ bzw. $2,5^{\circ}$ zugrunde gelegt hat. Doch brauchte auf diese Rüge und auf die sonstigen gegen die Verwendung des Gutachtens erhobenen Rügen nicht näher eingegangen zu werden, da, wie ausgeführt, die Frage des Sichtbarwerdens des roten Lichtes für den Talfahrer keine entscheidende Rolle spielt. Damit erübrigt sich auch eine Erörterung der Frage, ob, wie das Berufungsgericht meint, auf Grund "allgemeiner Erfahrung" festgestellt werden kann, daß ein verhältnismäßig geringes rechtzeitiges Ausweichen des Bergfahrers nach Steuerbord genügt, um das rote Licht dem Talfahrer sichtbar zu machen.

b) Vergeblich greift jedoch die Revision die Ansicht des Berufungsgerichts an, der Bergfahrer habe dem Talfahrer so viel Raum zum gefahrlosen Passieren lassen müssen, wie nach den Umständen möglich war. Das Weisungsrecht des Bergfahrers ist verordnet worden, nicht um ihn gegenüber dem Talfahrer zu bevorzugen, sondern um Klarheit zu schaffen; es legt dem Bergfahrer ein hohes Maß von Verantwortung auf (Wassermeyer, Der Kollisionsprozeß in der Binnenschifffahrt, 2. Aufl., S. 176; Kahlitz, Verkehrsrecht auf Binnenwasserstraßen II, RhSchPolVO § 38 Anm. 5). Bei Nacht in einer Stromkrümmung erfordert es die Sorgfaltspflicht eines ordentlichen Schiffers (§ 7 BSchG, § 4 RhSchPolVO), daß er den erschwerten Sichtverhältnissen dadurch Rechnung trägt, daß er auch seinerseits rechtzeitig entsprechend der von ihm gegebenen Weisung den Fahrtweg einschlägt, der ein gefahrloses Passieren ermöglicht; denn nur wenn beide auf gleichem Kurs sich entgegenkommenden Schiffe entsprechend

der Weisung des Bergfahrrers ausweichen, ist die Gewähr dafür gegeben, daß sich die Vorbeifahrt reibungslos vollzieht. Dies gilt jedenfalls im vorliegenden Fall, wo der dem Talfahrer verbleibende Durchfahrtsweg von etwa 55 m mit Rücksicht auf die Breite seines Schleppzuges (16 m) und dem erheblichen Hang zum rechten Ufer selbst bei Tage nur gerade noch ausreichend war, mag sich auch dieser Durchfahrtraum zuletzt nach Passieren des "C [REDACTED]" etwas verbreitert haben. Die Folge eines solchen Ausweichens des Bergfahrrers wäre hier möglicher Weise gewesen, daß er einen klaren Bug, d.h. sein rotes Licht gezeigt hätte; doch ist dies nicht entscheidend.

Der Bergfahrrer hatte auch genügend Raum, um nach Steuerbord auszuweichen, da er nach der Feststellung des Berufungsgerichts von dem "M [REDACTED]"-Schleppzug einen Abstand von etwa 50 m hatte. Die Behauptung der Revision, das Rheinschiffahrtsgericht habe in seinem Urteil mit überzeugenden Gründen die Auffassung vertreten, daß eine weitere Annäherung an den "M [REDACTED]"-Schleppzug nicht ungefährlich und nautisch fehlerhaft gewesen wäre, ist unverständlich. In dem Urteil steht hierüber nichts, es handelt sich dabei nur um eine Parteibehauptung. Auch die Meinung der Revision - insoweit übereinstimmend mit dem Rheinschiffahrtsgericht -, wegen des linksrheinisch liegenden Grundes steckten die Schiffe auf solchen Strecken den Kopf vom Grund ab, hilft der Revision nicht weiter, da der "M [REDACTED]"-Zug in etwa 50 m Abstand von "M [REDACTED]" näher zum Ufer fuhr, also ein dort liegender Grund die "M [REDACTED]" keinesfalls gehindert hätte, näher an den "M [REDACTED]"-Zug heranzugehen.

Wäre "M [REDACTED]" rechtzeitig nach Steuerbord ausgewichen, so hätte die Schiffsführung von "H [REDACTED]" keinen Anlaß gehabt, zuletzt noch nach Backbord auszuweichen,

statt nach Steuerbord zu gehen. Mit Recht hat das Berufungsgericht ein ursächliches Verschulden der Schiffsführung von "M [REDACTED]" angenommen.

IV. Schadensersatzpflicht und Abwägung.

Die Schadensersatzpflicht der Beklagten zu 1 und 2 beruht auf den §§ 3, 4, 92, 114 BSchG, § 736 HGB bzw. § 823 BGB, ihre gesamtschuldnerische Haftung auf § 840 BGB.

Das Berufungsgericht hat bei der nach § 736 HGB (hinsichtlich der Beklagten zu 1), § 254 BGB (hinsichtlich der Beklagten zu 2) vorzunehmenden Abwägung Schuld und Ursächlichkeit auf beiden Seiten gleich hoch bewertet und hiernach die Klage nur zur Hälfte dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Darin liegt eine Verkennung der überragenden Bedeutung des Weisungsrechts des Bergfahrrers, das die Schiffsführung von "H [REDACTED]" durch ihr eigenmächtiges Handeln in grobfahrlässiger Weise verletzte, denn die Weisung zur Backbordbegegnung war durch Nichtblinken und Steuerbordsignal völlig eindeutig und klar gegeben worden. Demgegenüber fällt es nicht so sehr ins Gewicht, daß die Schiffsführung von "M [REDACTED]" es pflichtwidrig unterließ, rechtzeitig den Kurs nach Steuerbord zu nehmen. Da der Sachverhalt geklärt ist, hatte der Senat die Abwägung selbst vorzunehmen (§ 565 Abs. 3 Nr. 1 ZPO). Das ursächliche Verschulden von "H [REDACTED]" ist mit $\frac{3}{4}$, das von "M [REDACTED]" mit $\frac{1}{4}$ zu bewerten. Die Klage ist daher in Höhe von $\frac{3}{4}$ dem Grunde nach gerechtfertigt, im übrigen ist sie unbegründet.

Demnach war zu erkennen wie geschehen. Die Kostenentscheidung ergibt sich aus den §§ 91, 92, 97 ZPO. Da die Kostenentscheidung im übrigen von dem Ausgang des Betrags-

verfahrens abhängt, war die Entscheidung insoweit dem Rheinschiffahrtsgericht zu übertragen.

Dr.Haidinger Dr.Kuhn Dr.Nörr Dr.Haager Dr.Reinicke