

Nachschlagewerk: ja  
 BGHZ: nein

RheinSchPolVO §§ 4, 80

Zu den Anforderungen an die Sorgfaltspflicht der Führung eines bei Nebel mit Radar zu Berg fahrenden Schubverbandes, dessen - über Sprechfunk nicht ansprechbarer - Gegenkommer sich auf Kollisionskurs befindet.

BGH, Urt. v. 20. September 1973 - II ZR 97/72 - Rheinschiffahrts-  
 obergericht Köln;  
 Rheinschiffahrts-  
 gericht Duisburg-  
 Ruhrort

# BUNDESGERICHTSHOF

## IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 97/72

### URTEIL

Verkündet am

20. September 1973  
W e r n e r ,  
Justizhauptsekretär  
als Urkundsbeamter  
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der L [REDACTED] AG, D [REDACTED], S [REDACTED]straße [REDACTED], gesetzlich  
vertreten durch die Vorstandsmitglieder Wilhelm H [REDACTED],  
Albert G [REDACTED] (stellv.) und Otto H [REDACTED] (stellv.), dortselbst,

Klägerin und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED]-

gegen

den Schiffseigner und Schiffsführer Jan C.H. de V [REDACTED],  
P [REDACTED] (Holland), F [REDACTED],

Beklagten und Revisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED]-

- 2 -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 20. September 1973 durch den Vorsitzenden Richter Stimpel und die Richter Dr. Bauer, Dr. Kellermann, Dr. Tidow und Bundschuh

für Recht erkannt:

Die Revision gegen das Urteil des Rheinschiffahrtsobergerichts Köln vom 19. Mai 1972 wird auf Kosten der Klägerin zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

### Tatbestand

Am 4. November 1969 fuhr auf dem Rhein das Schubboot "Leverkusen" (30 m lang; 11,40 m breit; 2 x 1080 PS) mit vier Schubleichtern als zweigliedriger Zwillingsverband (Gesamtlänge: 185 m) zu Berg. Wegen unsichtigen Wetters hatte das Schubboot seine beiden Radargeräte eingeschaltet. Gegen 8 Uhr begegnete der Schubverband in einer Rechtskrümmung bei Strom-km 795,5 dem Küstenmotorschiff "Corrie II" (441 BRT; 620 PS). Dabei geriet dieses Fahrzeug mit der Steuerbordseite gegen die Steuerbordvorderkante des Schubleichters "LAG 14", der im Schubverband steuerbords vorn fuhr. Beide Fahrzeuge wurden hierdurch nicht unerheblich beschädigt.

Die Klägerin ist Eignerin des Schubbootes "Leverkusen" und des Leichters "LAG 14". Sie nimmt den Beklag-



[JLaw – Gesetze und Urteile](#)  
Kostenlos  
Über 200 Gesetze  
Über 100.000 Urteile  
[\(mobile App\)](#)



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

ten, dem KMS "Corrie II" gehört und der dieses Fahrzeug am Unfalltag verantwortlich geführt hat, auf Ersatz ihres Kollisionsschadens in Anspruch. Sie hat beantragt, den Beklagten zur Zahlung von 39.413 DM nebst Zinsen zu verurteilen, und zwar dinglich haftend mit KMS "Corrie II" sowie persönlich haftend im Rahmen des § 114 BinnSchG. Ihre Klage hat sie in erster Linie auf die Behauptung gestützt, der Beklagte habe die durch Sicht- und Schallzeichen des Schubbootes gegebene Weisung, an der Steuerbordseite des Schubverbandes vorbeizufahren, zu spät befolgt und sei deshalb mit seinem Fahrzeug gegen den Leichter "LAG 14" gestoßen.

Der Beklagte hat eingeräumt, daß ihn an der Kollision insbesondere deshalb ein Verschulden treffe, weil er die Fahrt wegen des unsichtigen Wetters früher hätte einstellen müssen. Nach seiner Ansicht hat allerdings die Führung des Schubverbandes den Schiffszusammenstoß mitverschuldet. Ihr sei zumindest vorzuwerfen, daß sie die Fahrt nicht alsbald unterbrochen habe, als sie auf dem Radarschirm auf eine Entfernung von mindestens 800 m erkannt habe, daß KMS "Corrie" auf den Kopf ihres Verbandes zulaufe. Die Klägerin könne deshalb von ihm nur 2/3 ihres Unfallschadens (= 26.275,34 DM) ersetzt verlangen. Diese Forderung ist nach der Meinung des Beklagten jedoch erloschen, weil er hiergegen mit 1/3 seines Schiffskaskoschadens (1/3 von 134.102,20 hfl = 44.700,73 hfl) aufgerechnet hat.

Das Rheinschiffahrtsgericht und das Rheinschiffahrtsobergericht haben ein Mitverschulden der Führung des Schubverbandes an der Kollision angenommen, dieses mit 1/4 bewertet und die danach berechnete Schadensersatz-

satzforderung der Klägerin von 29.550,75 DM abgewiesen, weil sie durch die Aufrechnung des Beklagten (1/4 von 134.102,20 hfl = 33.525,55 hfl) erloschen sei.

### Entscheidungsgründe

Die Revision ist nicht begründet.

1. Nach dem angefochtenen Urteil ist es auf folgende Weise zu dem Schiffszusammenstoß gekommen:

Der Schubverband fuhr in der rechten Hälfte des Fahrwassers zu Berg. Er überholte einen an seiner Backbordseite befindlichen Schleppzug, der seinerseits an rechtsrheinischen Ankerliegern vorbeifuhr. Der Schubverband zeigte die blaue Seitenflagge und das weiße Blinklicht. Von einem vorausfahrenden Schleppzug erfuhr seine Führung über Sprechfunk, daß Talfahrt komme. Der Schubverband gab deshalb ein Backbordschallzeichen und verminderte die Fahrt. Seine Führung machte KMS "Corrie II" auf dem Radarschirm aus, als es noch etwa 700 bis 800 m entfernt war. Da der Talfahrer auf Kollisionskurs lag, gab der Schubverband ein zweites Backbordschallzeichen. Als der Talfahrer seinen Kurs auf eine Entfernung von 300 m noch immer nicht geändert hatte, schlug der Schubverband zurück. Außerdem ging er etwas nach Backbord (zum rechten Ufer hin) bei. Der Talfahrer wich seinerseits nach Backbord (zum linken Ufer hin) aus, sobald seine Führung den Schubverband im Nebel wahrnahm. Bei der Kollision zwischen der Steuerbordseite des KMS "Corrie II" und der Steuerbordvorderkante des Leichters "LAG 14" war der Schubverband fast ständig.

2. Das Berufungsgericht meint, die Führung des Schubverbandes habe die Pflichten, die an einen Radarfahrer zu stellen sind, nicht hinreichend beachtet. Zwar habe der Schubverband rechtzeitig Schallzeichen gegeben. Auch habe er die Fahrt nicht bereits einzustellen brauchen, als seine Führung KMS "Corrie II" mit Hilfe der Radarortung auf eine Entfernung von 700 bis 800 m ausgemacht habe. Jedoch habe sie den auf Kollisionskurs befindlichen Talfahrer nicht bis auf rund 300 m herankommen lassen dürfen, ehe sie nachhaltige Maßnahmen zum Abstoppen ihres Verbandes getroffen habe. Denn auf diese Entfernung habe eine sachgerechte Reaktion nicht mehr zuverlässig gewährleistet sein können. Zudem habe sie die allgemein bekannte Erfahrungstatsache in Rechnung stellen müssen, daß bei nebligem Wetter die Sicht von Unterstrom und von Oberstrom unterschiedlich sein könne, somit die Talfahrt habe weniger weit sehen können als die Bergfahrt, deren Sichtweite etwa zwischen 300 und 400 m gelegen habe.

3. Die Revision wendet sich ohne Erfolg gegen die Ansicht des Berufungsgerichts, der Schubverband habe verspätet zurückgeschlagen.

a) Zunächst berücksichtigt die Revision bei ihren Ausführungen zu diesem Punkte nicht hinreichend die besonderen Gegebenheiten des Falles:

Der Talfahrer lag, wie das Berufungsgericht ohne Verfahrensfehler den Angaben der Schiffsführer Bi [REDACTED] und B [REDACTED] vom Schubboot "Leverkusen" entnommen hat, vom Zeitpunkt der Wahrnehmung durch die Führung des Schubverbandes an auf Kollisionskurs. Er änderte diesen Kurs auf die Backbordschallzeichen des Schubverbandes nicht,

- 6 -

weshalb es für dessen Führung zweifelhaft sein mußte, ob der Talfahrer die Schallzeichen gehört hatte. Auch konnte sie nicht sicher damit rechnen, daß der Talfahrer mit Radar fuhr. Zwar konnte eine solche Annahme wegen des unsichtigen Wetters, das die Talfahrt ohne Radar nicht mehr erlaubte, zunächst nahe liegen. Gegen sie sprach jedoch der Umstand, daß sich der Talfahrer nicht über Sprechfunk meldete, jeder Radarfahrer aber seit 1. Oktober 1968 mit einer Sprechfunkanlage ausgerüstet und die Anlage während der Radarfahrt ständig auf Empfang oder für Mitteilungen an Gegenkommer eingeschaltet sein mußte (§ 1 Nr. IV der auf Grund des § 102 Nr. 3 RheinSchPolVO 1954 für die Rheinschiffahrt erlassenen Anordnung vom 16. Juli 1968 über die Fahrt mit Radar und bei unsichtigem Wetter - VkB1. 1968, 373; vgl. auch § 6.33 Nr. 1 und § 6.35 Nr. 1 RheinSchPolVO 1970). Infolgedessen mußte die Führung des Schubverbandes in Betracht ziehen, daß der Talfahrer seinen Kollisionskurs erst nach Insichtkommen des Schubverbandes bemerken und ändern werde. Das konnte nach den Ausführungen des Berufungsgerichts über die Sichtverhältnisse im Unfallbereich erst auf eine Entfernung von unter 300 m der Fall sein. Dieser Abstand konnte sich außerdem noch dadurch erheblich verringern, daß sich der Talfahrer nach Wahrnehmung des Kopfes des 185 m langen Schubverbandes diesem noch um weitere 150 bis 160 m nähern mußte, um erkennen zu können, welchen Begegnungskurs das Schubboot durch Zeigen oder Nichtzeigen der blauen Seitenflagge oder des weißen Blinklichts wies (vgl. § 38 Nr. 2 und 3 RheinSchPolVO 1954), wobei es dem Schubverband wegen des etwa 10 bis 20 m neben seiner Backbordseite fahrenden Bergschleppzuges nicht möglich war, den Talfahrer beim Ausweichen zum linken

Ufer hin für die von dem Schubboot verlangte Steuerbordbegegnung durch ein stärkeres Beigehen zum rechten Ufer hin zu unterstützen. Unter diesen Umständen hätte der Schubverband so rechtzeitig zurückschlagen müssen, daß er durch eigenen Vorauszug wenigstens nicht die knappe Strecke von möglicherweise nicht mehr als 150 m verkürzte, die dem Talfahrer verblieb, um nach Insiehtkommen des Verbandes den Kollisionskurs zu verlassen und die Kursweisung des Schubbootes zu befolgen. Das ist nach den Feststellungen des Berufungsgerichts nicht geschehen. Vielmehr hatte der Schubverband selbst im Zeitpunkt der Kollision noch etwas Fahrt.

b) Zu den weiteren Darlegungen der Revision, mit denen sie ein nautisch fehlerfreies Verhalten der Führung des Schubverbandes darzutun sucht, ist zu bemerken:

aa) Sicher wäre es rechtlich unzulässig, "die Gefahr eines mit nicht ausreichender Sicht im Nebel fahrenden Schiffes auf den Radarfahrer zu übertragen". Darum geht es jedoch nicht. Hier steht die Frage zur Erörterung, was die Führung des Schubverbandes unter den besonderen Gegebenheiten dieses Falles, insbesondere wegen der durch den Kollisionskurs des Talfahrers vorliegenden Gefahrenlage, tun mußte, um ihrer Sorgfaltspflicht zu genügen.

bb) Entgegen der Ansicht der Revision läßt sich die Führung des Schubverbandes auch nicht mit dem Gedanken entlasten, sie habe grundsätzlich nicht mit der (groben) Verkehrswidrigkeit eines anderen Verkehrsteilnehmers rechnen müssen. Denn hier wußte sie, daß sich ein über

2

Sprechfunk nicht ansprechbarer Talfahrer auf Kollisionskurs näherte und auf Schallzeichen nicht reagierte; außerdem mußte sie wegen der tatsächlichen Sichtverhältnisse bedenken, daß der Talfahrer möglicherweise ohne hinreichende Sicht fuhr.

cc) Der Revision kann auch nicht gefolgt werden, soweit sie vorbringt, mehr als die von der Führung des Schubverbandes gezeigte Vorsicht und Reaktion könne man von einem Radarfahrer nicht fordern, wenn das Fahren mit Radar der Schifffahrt überhaupt "einen Vorteil bringen solle". Denn es ist nicht zu sehen, inwiefern das Verlangen, einen Schubverband vor einem auf Kollisionskurs herankommenden Fahrzeug etwa 150 m früher als geschehen ständig zu machen, die technischen Vorzüge oder die wirtschaftlichen Vorteile der Radarschifffahrt berühren soll.

dd) Schließlich trifft es nicht zu, daß in der Forderung auf ein etwas frühzeitigeres Zurückschlagen durch den Schubverband eine Überspannung der an die Sorgfaltspflicht eines Radarfahrers zu stellenden Anforderungen liegt. Da der Radarfahrer durch die Radarortung regelmäßig einen guten Überblick über die jeweilige Lage im Revier hat und sich anzeigende Gefahren oftmals zunächst nur allein erkennen und Maßnahmen hiergegen treffen kann, ist es vielfach auch nur ihm möglich, Kollisionen mit Nichtradarfahrern zu verhindern. Dementsprechend hat er sich zu verhalten. Er wird nicht überfordert, wenn man in einem Fall der vorliegenden Art von ihm verlangt, so zeitig zurückzuschlagen, daß für einen in der Sicht behinderten Gegenkommer möglichst der Zeitraum geschaffen wird, der für dessen Reaktionen zur Vermeidung einer Kollision notwendig ist.

4. Das Berufungsgericht hat die Frage, ob ein zeitigeres Zurückschlagen durch den Schubverband die Kollision verhindert hätte, bejaht. Hierzu hat es ausgeführt, es müsse mit Rücksicht darauf, daß KMS "Corrie II" nach Wahrnehmung des Schubverbandes nach Backbord ausgewichen und lediglich noch mit der Steuerbordvorderkante des Schubleichters "LAG 14" in Berührung gekommen sei, davon ausgegangen werden, daß der Talfahrer bei einer früheren Fahrteinstellung durch den Schubverband diesen hätte freifahren können.

Die Revision meint, mit diesen Ausführungen habe das Berufungsgericht keine "an Sicherheit grenzende Feststellung" eines Kausalzusammenhanges zwischen dem - angeblich - pflichtwidrigen Verhalten der Führung des Schubverbandes und der Kollision getroffen, zumal es an einer anderen Stelle des angefochtenen Urteils heiße, die Kollision wäre bei einem früheren Zurückschlagen des Schubverbandes "aller Voraussicht nach" vermieden worden. Diese Rüge geht ins Leere. Denn der Schubverband hätte, wie oben dargelegt wurde, so frühzeitig zurückschlagen müssen, daß er bereits etwa 150 m vor dem herankommenden Talfahrer ständig gewesen wäre. Wäre das geschehen, hätte der Talfahrer den Schubverband zweifellos noch freifahren können.

5. Das Berufungsgericht hat das Mitverschulden der Führung des Schubverbandes an dem Schiffszusammenstoß in Übereinstimmung mit dem Rheinschiffahrtsgericht mit 1/4 bewertet. Seine Ausführungen hierzu liegen im Bereich einer möglichen tatrichterlichen Beurteilung, lassen keinen Rechtsfehler erkennen und sind daher für das Revisionsgericht bindend. Bei einem Mitverschulden von 1/4 ist aber die Klageforderung, wie das Berufungsgericht zutreffend dargelegt hat, durch die Aufrechnung des Beklag-

- 10 -

ten erloschen, die Klage somit unbegründet. Demgemäß war die Revision zurückzuweisen.

Stempel

Dr. Bauer

Dr. Kellermann

Dr. Tidow

Bundschuh