

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 177/64

URTEIL

Verkündet am

13. Juni 1966
Schorm,
Justizangestellter
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

1. der Firma D[REDACTED]-Scheepvaart Maatschappij N.V.
Ro[REDACTED], We[REDACTED], vertr. durch die Direktion,
2. des Schiffsführers Josef R[REDACTED] v. K[REDACTED]
"D[REDACTED]", zu laden bei der Beklagten zu 1),

Beklagte und Revisionskläger,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

gegen

1. die N.V. vereenigde Tankreederij, Ro[REDACTED],
vertreten durch die Direktion,

Klägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

2. die Reederei J. Sch[REDACTED], Ha[REDACTED]/E[REDACTED],
Streithelferin der Klägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 13. Juni 1966 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Dr. Fischer und der Bundesrichter Dr. Nörr, Dr. Bukow, Dr. Schulze und Stimpel

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Beklagten wird das Urteil des Rheinschiffahrtsobergerichts Köln vom 3. Juli 1964 teilweise aufgehoben.

Auf die Berufung der Beklagten zu 1 wird das Urteil des Rheinschiffahrtsgerichts in Duisburg-Ruhrort vom 17. Januar 1964 teilweise geändert und neu gefaßt.

Die Klage ist

gegen die Beklagte zu 1 in Höhe von 1/7,
gegen den Beklagten zu 2 in Höhe von 1/3

dem Grunde nach gerechtfertigt. Jedoch haben die Beklagten, die Streithelferin und deren Schiffsführer J. [REDACTED] insgesamt nicht mehr als 5/7 des Schadens der Klägerin zu ersetzen.

In Höhe von 1/7 haften die Beklagten als Gesamtschuldner.

Im übrigen wird die Klage abgewiesen und werden die Rechtsmittel der Parteien zurückgewiesen.

- 3 -

Von den Kosten des Berufungsverfahrens tragen

die Klägerin 2/3 mit Ausnahme der Kosten der Nebenintervention, die zu 2/3 der Nebenintervenientin auferlegt werden;

die Beklagte zu 1 1/7 und der Beklagte zu 2 1/3, einschließlich der Kosten der Nebenintervention; beide Beklagte haften für die Kosten zu 1/7 als Gesamtschuldner.

Ferner werden der Klägerin 4/21 der außergerichtlichen Kosten der Beklagten zu 1 auferlegt.

Von den Kosten des Revisionsverfahrens einschließlich der Kosten der Nebenintervention tragen die Beklagte zu 1 1/7 und der Beklagte zu 2 1/3, beide Beklagte in Höhe von 1/7 als Gesamtschuldner.

Die Entscheidung über die restlichen Kosten des Revisionsverfahrens wird dem Rheinschiffahrtsgericht in Duisburg-Ruhrort übertragen.

Von Rechts wegen



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



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

Tatbestand:

Am 26. Mai 1961 begegnete das zu Berg fahrende TMS "V[REDACTED]" (57 m lang, 570 t, 360 PS, Tiefgang 2,52 m) der Klägerin auf dem Rhein bei Gr[REDACTED] an seiner Steuerbordseite dem Schleppzug "D[REDACTED]" (Motorschiff, 57 m lang, 7 m breit, 500 PS) - "D[REDACTED] 1[REDACTED]" (Kahn, 68 m lang, 8 m breit, mit 858 t beladen) der Beklagten zu 1. Dieser Schleppzug wurde in der dortigen Rechtskrümmung des Stromes gleichzeitig an seiner Backbordseite von dem KMS "T[REDACTED]" (53 m lang, 8,25 m breit, 295 PS) der Streithelferin der Klägerin überholt. Im Zuge dieser Manöver scherte der vom Beklagten zu 2 geführte Kahn "D[REDACTED] 1[REDACTED]" nach Steuerbord aus und stieß mit "V[REDACTED]" zusammen. Beide Schiffe wurden beschädigt.

Die Klägerin sieht die alleinige Unfallursache in dem Ausscheren von "D[REDACTED] 1[REDACTED]", das eine Schuldvermutung zu Lasten dieses Kahnens rechtfertige. Sie verlangt von den Beklagten Ersatz ihres mit 45 935,24 DM bezifferten Schadens.

Die Streithelferin hat sich diesem Antrag angeschlossen und zusätzlich vorgetragen, von dem KMS "T[REDACTED]" sei keine Sogwirkung ausgeübt worden, die zu dem Ausscheren geführt habe.

Demgegenüber sehen die Beklagten die Unfallursachen in dem ihrer Ansicht nach unzulässigen Überholmanöver von "T[REDACTED]" und weiter darin, daß "V[REDACTED]" den Schleppzug zu nahe angehalten habe.

Das Reinschiffahrtsgericht hat die Klage zu 1/3, das Rheinschiffahrtsobergericht hat sie im vollen Umfang dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt.

Mit der Revision, um deren Zurückweisung die Klägerin und die Streithelferin bitten, erstreben die Beklagten die Klageabweisung im vollen Umfange.

Entscheidungsgründe:

I. Verschulden der Schiffsführung des KMS "T [REDACTED]"
(Streithelferin der Klägerin)

Das Berufungsgericht hält das Überholmanöver von "T [REDACTED]" für unzulässig. Es sei nicht erwiesen, daß das linksrheinische Fahrwasser unter Berücksichtigung aller örtlichen Umstände und des übrigen Verkehrs unzweifelhaft hinreichenden Raum für die Vorbeifahrt gewährt habe (§ 37 Nr. 1 RhSchPVO). Die Feststellungen und Schlußfolgerungen, durch die das Berufungsgericht zu seiner Ansicht gelangt ist, halten allen Angriffen stand.

Die Streithelferin meint, es sei nicht widerlegt, daß für "T [REDACTED]" ein Überholungsraum von 100 m zur Verfügung gestanden habe, wie das Rheinschiffahrtsgericht - dem das Berufungsgericht nicht gefolgt ist - angenommen habe. Die Streithelferin verkennt, daß der Beweis für die Voraussetzungen der Zulässigkeit des Überholens von dem Überholenden zu führen ist (BGH VersR 1961, 308, 309).

Das Berufungsgericht hält diese Voraussetzungen nicht für bewiesen, da feststehe, daß die von "T[REDACTED]" ausgehende Sogwirkung den Kahn "D[REDACTED] 1[REDACTED]" zum Ausscheren nach Steuerbord gebracht habe, da sich die Enge des Überholungsraumes daraus ergebe, daß der Schiffsführer von "T[REDACTED]" nach seiner Bekundung den Kurs dicht an den Kribben vorbei gewählt habe, der nicht ungefährlich gewesen sei, und da der Bergfahrer "V[REDACTED]" entgegengekommen sei, der den Schleppzug nahe angehalten habe, was der Führer von "T[REDACTED]" rechtzeitig erkannt habe.

Dem kann die Streithelferin nicht mit der Erwägung entgegentreten, das überholende Schiff beieinflusse immer den Vorausfahrenden. Es kommt auf die Stärke der Beeinflussung an. Auch der Umstand, daß die Führung von "D[REDACTED] 1[REDACTED]" durch sorgfältige und geschickte Ruderführung das Ausscheren hätte verhindern können, vermag die Führung von "T[REDACTED]" nicht zu entlasten. Der Überholende darf den Vorausfahrenden nicht in eine Lage bringen, in der ein leichte Versehen des Vorausfahrenden einen Unfall herbeiführen kann (BGH VersR 1960, 594, 595). In solchen Fällen fehlt es an dem "unzweifelhaft hinreichenden Raum für die Vorbeifahrt" (§ 37 Nr. 1 RhSchPVO), an der Durchführung des Manövers "ohne Gefahr" (§ 42 Nr. 1 RhSchPVO). Daß der Führung von "D[REDACTED] 1[REDACTED]" bei der Bedienung des Ruders, das zu spät nach Backbord ausgedreht worden ist, nur ein leichtes Versehen unterlaufen ist, ist im angefochtenen Urteil zutreffend mit dem Hinweis ausgeführt, die Wahl des richtigen Zeitpunktes sei dabei nicht einfach gewesen. Ob durch rechtzeitiges Ruderlegen der Unfall überhaupt vermieden worden oder nur in seinen Folgen abgeschwächt worden

wäre, ist für die Frage des ursächlichen Verschuldens der Führung von "T[REDACTED]" nicht von entscheidender Bedeutung.

Wenn das Berufungsgericht aus der Angabe des Kapitäns der "T[REDACTED]", er sei dicht an den Kribben vorbeigefahren, Schlüsse zog, brauchte es deswegen seiner Schätzung, er habe zu "D[REDACTED] 1[REDACTED]" einen Seitenabstand von 60 - 70 m gehalten, nicht zu folgen.

Zu dem "übrigen Verkehr" (§ 37 Nr. 1 RSchPVO) gehörte der Gegenfahrer "V[REDACTED]". Zutreffend hat das Berufungsgericht erwogen, der von "T[REDACTED]" bei der Vorbeifahrt ausgehende Sog habe sich gerade bei der Begegnung mit MS "V[REDACTED]", das den Schleppzug nahe angehalten habe, auswirken können; das habe der Führer von "T[REDACTED]" bedenken müssen. Daß auch die Führung von "V[REDACTED]", wie noch auszuführen sein wird, diese Überlegung hätte anstellen müssen, vermag den Führer von "T[REDACTED]" nicht zu entlasten. Entgegen der Meinung der Streithelferin kann dem Kahnführer die Nichtberücksichtigung der nautisch fehlerhaften Fahrweise von "V[REDACTED]" nicht angelastet werden, da ihm nach der Feststellung des Berufungsgerichts (BU S. 14) die Sicht auf "V[REDACTED]" durch seinen Schlepper "D[REDACTED]" verwehrt war.

Die Streithelferin begeht den Fehler, daß sie die einzelnen Umstände, die für die Frage der Zulässigkeit des Überholens von Bedeutung sind, nicht in ihrem Zusammenhang sieht. Diese Umstände sind: Überholen auf der Talfahrt im Hang einer starken Rechtskrümmung des nach dem Sachverständigengutachten mit 6 km/h fließenden Stromes, ungenügender Abstand und Sogwirkung beim Überholen eines schwer

beladenen, großen Kahnes durch ein breit gebautes KMS mit der Gefahr des Ausscherens des Kahns, gleichzeitiges Begegnen mit einem den Schleppzug nahe anhaltenden Bergfahrer. Ohne Rechtsfehler ist das Berufungsgericht in Gesamtwürdigung der Umstände zu der Überzeugung gekommen, daß die Partei von "T[REDACTED]" die Voraussetzungen für die Zulässigkeit des Überholmanövers nicht bewiesen hat. Unter den gegebenen Umständen brauchte das Berufungsgericht keine näheren Feststellungen darüber zu treffen, in welchem Abstand "T[REDACTED]" den Kahn überholt hat. Selbst wenn der Überholungsraum unzweifelhaft hinreichend gewesen wäre, wie das Rheinschiffahrtsgericht im Gegensatz zum Berufungsgericht angenommen hat, würde sich aus der Feststellung über den das Ausscheren bewirkenden Sog ergeben, daß "T[REDACTED]" das Überholen nautisch fehlerhaft in zu nahem Abstand von "D[REDACTED] 1[REDACTED]" durchgeführt hat.

II. Verschulden des Kahnführers von "D[REDACTED] 1[REDACTED]"
(Revision der Beklagten)

Das Berufungsgericht ist zu der Überzeugung gekommen, der Kahnführer habe durch nautisch fehlerhafte Ruderbedienung den Unfall mit herbeigeführt. Er habe das Ruder erst dann nach Backbord ausgedreht, als sein Schiff nach Steuerbord ausgelaufen sei. Allen Schiffen sei bekannt, daß die Gefahr eines Ausscherens in dem Zeitpunkt bestehe, in dem das Heck des Überholenden sich in der Höhe des Bugs des überholten Schiffes befinde. Das hätte auch der Kahnführer bedenken müssen.

Die von der Revision hiergegen erhobenen Rügen sind nicht begründet.

Es kann der Revision nicht zugegeben werden, daß "D 1" nur eine geringfügige Seitenbewegung nach Steuerbord ausgeführt habe. Nach der Aussage des beklagten Kahnführers im Verklarungsverfahren hatte der Kahn vor dem Ausfahren eine Schiffsbreite (Breite des Kahns 8,08 m) backbords von "D " gelegen; bis zum Zusammenstoß ist der Kopf des Kahns um etwa eine Schiffsbreite über die Steuerbordaußenwand von "D " hinaus geraten. Danach hat die seitliche Ausscherbewegung über 20 m betragen. Das ist keine geringfügige Seitenbewegung.

Zu Unrecht rügt die Revision, das Berufungsgericht habe die Aussage des Zeugen Josef Kr , der mit seinem Segelboot hinter "D 1" hing, nicht beachtet. Kr hat bekundet, es sei ihm auf einmal aufgefallen, daß das Ruder des Kahns hart nach Backbord ausgedreht gewesen sei; wenig später sei der Kahn trotz des nach Backbord ausgedrehten Ruders nach Steuerbord ausgelaufen. Demgegenüber hat der beklagte Kahnführer bekundet, als der Kahn ausgelaufen sei, habe er einen dritten Mann ans Steuer gerufen und mit drei Mann hätten sie das Ruder nach Backbord ausgedreht. Die beiden Aussagen widersprechen sich. Das Rheinschiffahrtsgericht hat sich mit der Aussage des Zeugen Kr auseinandergesetzt, aber seiner Feststellung die Aussage des beklagten Kahnführers zugrundegelegt. Das Berufungsgericht hat die Feststellung des "Vorderrichters nach der Aussage des Kpt. R " für richtig erklärt. Damit hat sich das Rheinschiffahrtsobergericht den Ausführungen im erstrichterlichen Urteil im vollen Umfange angeschlossen, ist also der Aussage des Kahnführers und nicht der des Zeugen Kr gefolgt. Unter Zugrundelegung der Angabe

des Kahnführers konnte im angefochtenen Urteil der Schluß gezogen werden, der Kahnführer habe schuldhaft so spät das Ruder nach Backbord ausgedreht, daß hierdurch das Ausscheren des Kahnbesatzes nicht verhindert werden konnte.

Entgegen dem Vorbringen der Revision hat sich das Berufungsgericht mit der Möglichkeit, daß bei Beginn des Ausscherens wegen des Überholens und Begegnens die Schleppkraft von "D[REDACTED]" vorübergehend ausgefallen sei, auseinandergesetzt (BU S. 9 f).

Richtig ist, daß zu dem Unfall beigetragen hat, daß TMS "V[REDACTED]" bei seiner Backbord-Ausweichung mit dem Achterschiff nach Steuerbord und damit gegen den ausscherenden Kahn geraten ist. Das beseitigt aber nicht den Schuldvorwurf gegen den Kahnführer.

III. Verschulden der Schiffsführung des TMS "V[REDACTED]" (Klägerin und Revisionsbeklagte)

Das Berufungsgericht glaubt kein Verschulden der Schiffsführung von "Va[REDACTED]" annehmen zu können. Seine Darlegungen halten jedoch der rechtlichen Nachprüfung nicht stand. Im angefochtenen Urteil wird ausgeführt:

TMS "V[REDACTED]" habe den D[REDACTED]-Schleppzug nahe angehalten. Es sei im Abstand von 20 bis 25 m an "D[REDACTED]" vorbeigefahren. Da "D[REDACTED] 1[REDACTED]" etwa eine Schiffsbreite backbordseits hinter seinem Motorschiff geschleppt habe, hätte der Zwischenraum zwischen "D[REDACTED] 1[REDACTED]" und "V[REDACTED]" ohne das Ausscheren 35 - 40 m betragen. Diese Zwischenräume hätten eine gefahrlose Begegnung gesichert, jede voraussehbare Gefahr sei ausgeschlossen gewesen. Auf "V[REDACTED]" habe

man das überholende Schiff "T[REDACTED]" erst kurz vor dem Ausscheren des Kahns bemerkt; es spreche nichts dafür, daß man auf "V[REDACTED]" das überholende Schiff früher hätte erkennen können. Für eine Reaktion sei dann keine Zeit mehr geblieben. Auch stehe nicht fest, daß "V[REDACTED]" bei seinem Tiefgang von 2,52 m weiter als geschehen von dem Schleppzug habe wegbleiben können.

Die Ansicht des Berufungsgerichts, das nahe Anhalten des Talschleppzuges sei nautisch vertretbar gewesen, wird den besonderen Umständen des Falles nicht gerecht. Die Ausführungen des Berufungsgerichts in tatsächlicher Hinsicht, auf die es seine Auffassung stützt, stehen mit den sonstigen Feststellungen im angefochtenen Urteil und dem unstreitigen Sachverhalt in Widerspruch. Das Berufungsgericht geht mit dem Rheinschiffahrtsgericht davon aus (BU S. 10), der Schleppzug sei in Strommitte, eher mehr linksrheinisch zu Tal gefahren. Geht man ferner von dem Vortrag der Klägerin aus, der Zusammenstoß habe sich bei km 735,5/8 ereignet, so betrug bei km 735,8 der Abstand zwischen Strommitte und der rechtsrheinischen 2,5 m Tiefenlinie nach der maßstabgerechten Stromkarte (Anlage 1 des Gutachtens) 65 m, nach der Querprofilkarte noch mehr. Stromaufwärts bis km 735,5 und darüber hinaus vergrößert sich dieser Abstand immer mehr. Unter Einrechnung eines Sicherheitsfaktors konnte daher "V[REDACTED]" 55 m von der Strommitte und 50 m von "D[REDACTED]" entfernt gefahrlos fahren, brauchte also den D[REDACTED]-Schleppzug nicht auf etwa 20 m anzuhalten, wie der Führer von "V[REDACTED]" im Verklarungsverfahren angegeben hat. Das Berufungsgericht durfte die Stromkarte und die Profilkarten, deren Richtigkeit von keiner Seite bestritten ist, nicht unbeachtet lassen. Mit

diesen aus den Karten sich ergebenden Daten stimmt der Vortrag der Partei von "V[REDACTED]" im Schriftsatz vom 8. Mai 1964 S. 12 über den üblichen Kurs der Bergfahrt im wesentlichen überein. Danach muß der Bergfahrer von km 737 bis km 735,5 bis auf 1/3 der Strombreite vom rechten Ufer abgehen. Bei der vom Berufungsgericht festgestellten Strombreite von 280 bis 290 m hätte sich "V[REDACTED]" rund 50 m von der Strommitte entfernt halten können. Auch die Aussage des Schiffsführers von "V[REDACTED]" im Verklarungsverfahren, der "etwa 80 aus dem Land" gefahren sein will, läßt erkennen, daß "V[REDACTED]" gefahrlos einen Abstand von mehr als 50 m von der Strommitte hätte halten können; tatsächlich ist aber "V[REDACTED]" nach der Feststellung des Berufungsgerichts nicht 80 m aus dem Land, sondern nur in einem Abstand von etwa 25 m von der Strommitte gefahren. Es steht demnach fest, daß "V[REDACTED]" den Talzug in erheblich weiterem Abstand hätte passieren können.

Die weitere Annahme des Berufungsgerichts, es spreche nichts dafür, daß der Schiffsführer von "V[REDACTED]" das überholende KMS "T[REDACTED]" früher als kurz vor dem Ausschören des Kahnes habe erkennen können, ist unvereinbar mit seiner Feststellung (BU S. 8 f), auf "T[REDACTED]" habe man "V[REDACTED]" bemerkt, als sich "T[REDACTED]" hinter "D[REDACTED] 1[REDACTED]", äußerstenfalls in Höhe seines Hecks befunden hat. Wenn man auf "Traude" den Gegenfahrer "V[REDACTED]" wahrnahm, so kann es nur auf Unaufmerksamkeit beruhen, wenn man auf "V[REDACTED]" den Talfahrer "T[REDACTED]" nicht sichtete. Es hätte der Führung von "V[REDACTED]" auch genügend Zeit zur Verfügung gestanden, um größeren Abstand von dem D[REDACTED]-Schleppzug zu nehmen.

Denn der Zusammenstoß ereignete sich nach der Feststellung im angefochtenen Urteil (S. 8) erst, als "T[REDACTED]" an Kopf von "D[REDACTED]" war. Die Entfernung vom Heck des "D[REDACTED] 1[REDACTED]" bis zum Kopf des "D[REDACTED]" betrug mindestens 150 m. Da der Unterschied der Geschwindigkeiten von "T[REDACTED]" und D[REDACTED]-Schleppzug nicht besonders groß war (nach dem Sachverständigengutachten, das in diesem Punkt von keiner Seite beanstandet worden ist, betrug der Unterschied 3 km/h), verging vom Zeitpunkt der gegenseitigen Wahrnehmbarkeit von "V[REDACTED]" und "T[REDACTED]" bis zum Zusammenstoß ein Zeitraum von mehr als zwei Minuten, der für "V[REDACTED]" ausgereicht hätte, um mehr zum rechten Ufer beizugehen und sein Achterschiff so weit aufzufahren, daß es nicht zu einem Zusammenstoß mit "D[REDACTED] 1[REDACTED]" gekommen wäre. Hätte die Führung von "V[REDACTED]" das Revier aufmerksam beobachtet, so hätte sie erkennen müssen, daß das Überholmanöver von "T[REDACTED]" den Anhang von "D[REDACTED]" in eine schwierige Lage bringen konnte. Sie kann sich nicht damit entschuldigen, daß "D[REDACTED] 1[REDACTED]" für sie durch "D[REDACTED]" verdeckt war, da MS "D[REDACTED]" den gelben Zylinder (§ 35 Nr. 1 RhSchPVO mit Bild 17) führte und damit erkennbar war, daß es einen Anhang hatte. Die gleichen Erwägungen, die nach den Ausführungen unter I von dem KMS "T[REDACTED]" hätten angestellt werden und zum Unterlassen des Überholens hätten führen müssen, hätte auch von dem Bergfahrer "V[REDACTED]" angestellt und ihn dazu bringen müssen, von dem "D[REDACTED]-Zug" weiteren Abstand zu nehmen. Die dem weisungsberechtigten Bergfahrer obliegende Verantwortung schließt die Pflicht in sich, entsprechend seiner eigenen Weisung selbst den Fahrtweg einzuschlagen, der ein gefahrloses Passieren ermöglicht (BGH VersR 1961, 1132, 1134). Da die Führung von "V[REDACTED]" erkennen mußte, daß der D[REDACTED]-Schleppzug wegen des überholenden KMS "T[REDACTED]"

nicht zum linken Ufer hin ausweichen konnte, mußte sie selbst durch Ausweichen zum rechten Ufer hin genügend Raum für das gefahrlose Begegnen geben. Es bedeutet keine Überspannung der Sorgfaltspflicht, wenn dem Bergfahrer, der erkennen muß, daß ein ihm begegnender Kahn der Sogwirkung eines überholenden Schiffes ausgesetzt wird, die Pflicht auferlegt wird, die Begegnung in weiterem Abstand als sonst notwendig zu vollziehen.

IV. Schuldabwägung

Nach § 92 BSchG in Verbindung mit § 736 HGB ist der Schaden unter Berücksichtigung des Verschuldens der Streit-
helferin der Klägerin zu verteilen. Auf Grund des fest-
gestellten oder unstreitigen Sachverhalts kann das Revi-
sionsgericht die Schadensverteilung selbst vornehmen. Es
teilt die Auffassung des Berufungsgerichts, daß das ursäch-
liche Verschulden des überholenden KMS "T[REDACTED]" dasjenige
von "D[REDACTED] 1[REDACTED]" erheblich überwiegt; mit seinem unzulässig-
en oder zum mindesten nautisch fehlerhaften Überholen hat
"T[REDACTED]" die Gefahr geschaffen, die zum Ausscheren von
"D[REDACTED] 1[REDACTED]" geführt hat; "D[REDACTED] 1[REDACTED]" hat hierauf nur nicht
rechtzeitig reagiert. Auch im Verhältnis zwischen "D[REDACTED] 1[REDACTED]"
und V[REDACTED]" trifft, wie das Rheinschiffahrtsgericht zu-
treffend angenommen hat, die Schiffsführung von "V[REDACTED]"
das überwiegende ursächliche Verschulden. Denn "V[REDACTED]"
hat, ohne dazu gezwungen zu sein, im Hinblick auf die von
"T[REDACTED]" geschaffene Gefahrenlage den Kahn zu nahe ange-
halten, während "D[REDACTED] 1[REDACTED]" in seiner schwierigen Lage
zwischen dem überholenden und dem begegnenden Schiff nicht
rechtzeitig gehandelt hat; "V[REDACTED]" hatte einen größeren
Spielraum zum rechtzeitigen Handeln als "D[REDACTED] 1[REDACTED]"; das

Beigehen von "V[REDACTED]" zum rechten Ufer erforderte nicht ein so großes Maß von Geschicklichkeit und Sorgfalt als die Wahl des richtigen Augenblicks des Backbord-Ruderlegens durch "D[REDACTED] 1[REDACTED]". Im Verhältnis zwischen "T[REDACTED]" und "V[REDACTED]" überwiegt das ursächliche Verschulden von "T[REDACTED]" nicht unerheblich, da "T[REDACTED]" in erster Linie die Gefahr seines unzulässigen oder mindestens fehlerhaften Überholens erkennen mußte und "V[REDACTED]" nur versäumt hat, sein nautisches Verhalten rechtzeitig auf die von "T[REDACTED]" ausgehende Gefahrenlage einzustellen. Hiernach erscheint eine Schadensverteilung von 4 ("T[REDACTED]") : 2 ("V[REDACTED]") : 1 ("D[REDACTED] 1[REDACTED]") angemessen.

Daraus ergibt sich: Die Klage ist gegen die Beklagte zu 1 (§ 92 BSchG, § 736 HGB) nur zu 1/7, die Klage gegen den Beklagten zu 2 (§§ 254, 823 BGB) zu 1/3 dem Grunde nach gerechtfertigt. In Höhe von 1/7 haften die Beklagten als Gesamtschuldner (§ 840 BGB). Die Klägerin kann jedoch von den beiden Beklagten, der Streithelferin und dem Schiffsführer J[REDACTED] der Streithelferin insgesamt nicht mehr als 5/7 ihres Schadens ersetzt verlangen.

Soweit über die Kosten entschieden worden ist, beruht die Entscheidung auf § 97 Abs. 1 ZPO. Damit über die Kosten des Berufungsverfahrens abschließend entschieden wird, erschien es angezeigt, in entsprechender Anwendung des § 92 Abs. 1 S. 1 ZPO der Klägerin die außergerichtlichen Kosten der Beklagten zu 1 auch insoweit aufzuerlegen, als das Rechtsmittel der Beklagten zu 1 Erfolg gehabt hat, nämlich in Höhe von 4/21.

Dr. Fischer

Dr. Nörr

Dr. Bukow

Dr. Schulze

Stempel