

Nachschlagewerk: ja
Amtliche Sammlung: nein

BinnenschiffahrtsG § 92; HGB § 736; BGB §§ 254 A, Da, 840

Zur Schadensverteilung beim gleichzeitigen Überholen
und Begegnen, wenn alle drei Schiffe schuldig sind.

BGH, Urt. v. 13. Juni 1966 - II ZR 178/64 - Rheinschiffahrts-
gericht Duisburg-
Ruhrort
Rheinschiffahrtsober-
gericht Köln

47

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 178/64

URTEIL

Verkündet am
13. Juni 1966,
Schorm,
Justizangestellter
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der Firma D[REDACTED] Scheepvaart Maatschappij N.V., Ro[REDACTED],
We[REDACTED], vertreten durch ihre Direktion daselbst,

Klägerin, Revisionsklägerin und
Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

gegen

1. die Reederei Sch[REDACTED], H[REDACTED]/E[REDACTED],
2. den Kapitän A. J[REDACTED] vom KMS "T[REDACTED]",
zu laden bei der Beklagten zu 1),

Beklagte, Revisionskläger und
Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

3. die Firma N.V. Ve[REDACTED] Ta[REDACTED], Ro[REDACTED],
vertreten durch ihre Direktion,
4. den Schiffsführer E. K[REDACTED] vom TMS "Va[REDACTED]", zu laden
bei der Beklagten zu 3),

Beklagte und Revisionsbeklagte,

- 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 Klägerin und der Beklagten zu 1) wird das Urteil des Rheinschiffahrtsobergerichts Köln vom 3. Juli 1964 teilweise aufgehoben.

Auf die Berufung der Klägerin und der Beklagten zu 3) 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 4/7,
gegen den Beklagten zu 2) in Höhe von 4/5,
gegen die Beklagte zu 3) in Höhe von 2/7,
gegen den Beklagten zu 4) in Höhe von 2/3

dem Grunde nach gerechtfertigt. Jedoch haben die Beklagten insgesamt nicht mehr als 6/7 des Schadens der Klägerin zu ersetzen.

Als Gesamtschuldner haften der Klägerin die Beklagten zu

1) und 2) in Höhe von 4/7,
1) und 4) in Höhe von 4/7,
2) und 3) in Höhe von 2/7,
2) und 4) in Höhe von 2/3,
3) und 4) in Höhe von 2/7.



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

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

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Am 26. Mai 1961 fuhr der mit 858 t beladene, 68 m lange und 8 m breite Kahn "D[REDACTED] 1[REDACTED]" der Klägerin im Schlepp ihres Motorschiffes "D[REDACTED] [REDACTED]" (57 m lang, 7 m breit, 500 PS) auf dem Rhein bei Grimlinghausen zu Tal. Der Schleppzug wurde in der dortigen Rechtskrümmung des Stromes an seiner Backbordseite von dem KMS "T[REDACTED]" (53 m lang, 8,25 m breit, 295 PS) der Beklagten zu 1), das der Beklagte zu 2) führte, überholt. Gleichzeitig begegnete ihm an der Steuerbordseite das TMS "Va[REDACTED]" (57 m lang, 570 t, 360 PS, Tiefgang 2,52 m) der Beklagten zu 3), das der Beklagte zu 4) führte. Im Zuge dieser Manöver scherte "D[REDACTED] 1[REDACTED]" nach Steuerbord aus und stieß mit "Va[REDACTED]" zusammen. Beide Schiffe wurden beschädigt. Die Fahrzeuge der Beklagten zu 1) und 3) wurden auf weitere Reisen ausgesandt.

Die Klägerin hält das Überholmanöver von "T[REDACTED]" für unzulässig. Sie hat behauptet, "D[REDACTED] 1[REDACTED]" sei unter

der Wirkung des von dem überholenden KMS ausgehenden Sogs ausgeschert. Dem TMS "Va[REDACTED]" wirft die Klägerin vor, bei der Begegnung den D[REDACTED]-Schleppzug ohne Notwendigkeit hart angehalten zu haben. In diesen beiden Fehlern sieht sie die alleinigen Unfallursachen. Den von ihr mit 22.756,86 hfl + 91,75 DM bezifferten Schaden macht sie mit der Klage geltend. Sie verlangt von den Beklagten als Gesamtschuldnern - den Beklagten zu 1) und 3) in dinglicher und beschränkt persönlicher Haftung - die Zahlung dieser Beträge nebst Zinsen.

Die Beklagten zu 1) und 2) halten das Überholmanöver ihres Schiffes für zulässig und nautisch einwandfrei. Sie haben bestritten, daß der Kahn der Klägerin in den Sog ihres Schiffes geraten sei.

Die Beklagten zu 3) und 4) haben bestritten, den Schleppzug der Klägerin zu hart angehalten zu haben.

Das Rheinschiffahrtsgericht hat die Klage gegen die Beklagten zu 1) und 2) abgewiesen, diejenige gegen die Beklagten zu 3) und 4) zu 2/3 dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Das Rheinschiffahrtsobergericht hat die Klage gegen die Beklagten zu 1) und 2) zu 4/5 dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt, im übrigen diese Klage abgewiesen. Die Klage gegen die Beklagten zu 3) und 4) hat es in vollem Umfange abgewiesen.

Mit der Revision und Anschlußrevision will die Klägerin ihren Klagen gegen alle Beklagten zum vollen Erfolg verhelfen. Die Beklagten zu 1) und 2) wollen mit ihrer Revision die Abweisung der Klage im vollen Umfange erreichen. Die Klägerin bittet um Zurückweisung der Revision der Beklagten zu 1) und 2); letztere bitten um Zurückweisung der Anschluß-

revision der Klägerin. Die Beklagten zu 3) und 4) bitten um Zurückweisung der Revision der Klägerin.

Entscheidungsgründe:

I. Verschulden der Schiffsführung des KMS "T[REDACTED]"
(Revision der Beklagten zu 1) und 2))

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 Revisionsangriffen stand.

Die Revision 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 Revision 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 "Va[REDACTED]" entgegengekommen sei, der den Schleppzug nahe angehalten habe, was der Führer von "T[REDACTED]" rechtzeitig erkannt habe.

Dem kann die Revision nicht mit der Erwägung entgegen-treten, das überholende Schiff beeinflusse immer den Voraus-fahrenden. 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 leichtes Versehen des Voraus-fahrenden 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 angefochte-nen Urteil zutreffend mit dem Hinweis ausgeführt, die Wahl des richtigen Zeitpunktes sei dabei nicht einfach gewesen. Ob durch rechtzeitiges Ruderlegen der Unfall überhaupt ver-mieden 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]" (des Beklagten zu 2)), 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 RhSchPVO) gehörte der Gegenfahrer "Va[REDACTED]". Zutreffend hat das Berufungsgericht

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

Die Revision 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 Sachverständigen-urteilen 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]" durchgeführt hat.

II. Verschulden des Kahnführers von "D [REDACTED] 1 [REDACTED]"
(Anschlußrevision der Klägerin)

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 der Klägerin hiergegen erhobenen Rügen sind nicht begründet.

Es kann der Revision nicht zugegeben werden, daß "D [REDACTED] 1 [REDACTED]" nur eine geringfügige Seitenbewegung nach Steuerbord ausgeführt habe. Nach der Aussage des klägerischen Kahnführers im Verklarungsverfahren hatte der Kahn vor dem Ausscheren eine Schiffsbreite (Breite des Kahns 8,08 m) backbords von "D [REDACTED] [REDACTED]" gelegen; bis zum Zusammenstoß ist der Kopf des Kahns um etwa eine Schiffsbreite über die Steuerbordaußenwand von "D [REDACTED] [REDACTED]" 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 [REDACTED], der mit seinem Segelboot hinter "D [REDACTED] 1 [REDACTED]" hing, nicht beachtet. Kr [REDACTED] 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 klägerische

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 [REDACTED] auseinandergesetzt, aber seiner Feststellung die Aussage des klägerischen Kahnführers zugrundegelegt. Das Berufungsgericht hat die Feststellung des "Vorderrichters nach der Aussage des Kpt R [REDACTED]" für richtig erklärt. Damit hat sich das Rheinschiffahrtsobbergericht den Ausführungen im erstrichtlichen Urteil im vollen Umfange angeschlossen, ist also der Aussage des Kahnführers und nicht der des Zeugen Kr [REDACTED] gefolgt. Unter Zugrundelegung der Angabe des Kahnführers konnte im angefochtenen Urteil ohne erneute Vernehmung des Kahnführers der Schluß gezogen werden, der Kahnführer habe schuldhaft so spät das Ruder nach Backbord ausgedreht, daß hierdurch das Ausscheren des Kahns 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 "Va [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 "Va[REDACTED]"
(Revision der Klägerin)

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 "Va[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 "Va[REDACTED]" ohne das Ausscheren 35 - 40 m betragen. Diese Zwischenräume hätten eine gefahrlose Begegnung gesichert, jede voraussehbare Gefahr sei ausgeschlossen gewesen. Auf "Va[REDACTED]" habe man das überholende Schiff "T[REDACTED]" erst kurz vor dem Ausscheren des Kahns bemerkt; es spreche nichts dafür, daß man auf "Va[REDACTED]" das überholende Schiff früher hätte erkennen können. Für eine Reaktion sei dann keine Zeit mehr geblieben. Auch stehe nicht fest, daß "Va[REDACTED]" bei seinem Tiefgang von 2,52 m weiter als geschehen von dem Schleppzug habe wegbleiben können.

Die Ansicht des Berufungsgericht, 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 Beklagten

zu 3) und 4) 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 "Va[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 beklagte Führer von "Va[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 "Va[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 von rechten Ufer abgehen. Bei der vom Berufungsgericht festgestellten Strombreite von 280 bis 290 m hätte sich "Va[REDACTED]" rund 50 m von der Strommitte entfernt halten können. Auch die Aussage des Schiffsführers von "Va[REDACTED]" im Verklarungsverfahren, der "etwa 80 aus dem Land" gefahren sein will, läßt erkennen, daß "Va[REDACTED]" gefahrlos einen Abstand von mehr als 50 m von der Strommitte hätte halten können; tatsächlich ist aber "Va[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 "Va[REDACTED]" den Talzug in erheblich weiterem Abstand hätte passieren können.

Die weitere Annahme des Berufungsgerichts, es spreche nichts dafür, daß der Schiffsführer von "Va[REDACTED]" das überholende KMS "T[REDACTED]" früher als kurz vor dem Ausscheren

des KAHNES habe erkennen können, ist unvereinbar mit seiner Feststellung (BU S. 8 f), auf "T[REDACTED]" habe man "Va[REDACTED]" bemerkt, als sich "T[REDACTED]" hinter "D[REDACTED] 1[REDACTED]", äußerstenfalls in Höhe seines Hecks befunden hat. Wenn man auf "T[REDACTED]" den Gegenfahrer "Va[REDACTED]" wahrnahm, so kann es nur auf Unaufmerksamkeit beruhen, wenn man auf "Va[REDACTED]" den Talfahrer "T[REDACTED]" nicht sichtete. Es hätte der Führung von "Va[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]" am Kopf von "D[REDACTED] 1[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 "Va[REDACTED]" und "T[REDACTED]" bis zum Zusammenstoß ein Zeitraum von mehr als zwei Minuten, der für "Va[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 "Va[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 Unterlasse des Überholens hätten führen müssen, hätten auch von dem Bergfahrer "Va[REDACTED]" angestellt und ihn dazu bringen müssen, von

dem D- 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 "Va" erkennen mußte, daß der D-Schleppzug wegen des überholenden KMS "T" 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

Auf Grund des festgestellten oder unstreitigen Sachverhalts kann das Revisionsgericht die Schadensverteilung selbst vornehmen. Es teilt die Auffassung des Berufungsgerichts, daß das ursächliche Verschulden des überholenden KMS "T" dasjenige von "D 1" erheblich überwiegt; mit seinem unzulässigen oder zum mindesten nautisch fehlerhaften Überholen hat "T" die Gefahr geschaffen, die zum Ausscheren von "D 1" geführt hat; "D 1" hat hierauf nur nicht rechtzeitig reagiert. Auch im Verhältnis zwischen "D 1" und "Va" trifft, wie das Rheinschiffahrtsgericht zutreffend angenommen hat, die Schiffsführung von "Va" das überwiegende ursächliche Verschulden. Denn "Va" hat, ohne dazu gezwungen zu sein, im Hinblick auf die von "T" geschaffene Gefahrenlage den Kahn zu nahe

angehalten, während "D[REDACTED] 1[REDACTED]" in seiner schwierigen Lage zwischen dem überholenden und dem begegnenden Schiff nicht rechtzeitig gehandelt hat; "Va[REDACTED]" hatte einen größeren Spielraum zum rechtzeitigen Handeln als "D[REDACTED] 1[REDACTED]"; das Beigehen von "Va[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 "Va[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 "Va[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 ("Va[REDACTED]") : 1 ("D[REDACTED] 1[REDACTED]") angemessen.

In diesem Verhältnis war der Schaden, den "D[REDACTED] 1[REDACTED]" erlitten hat, unter die Schiffseigner von "T[REDACTED]" (4/7) und "Va[REDACTED]" (2/7) aufzuteilen (§ 92 BSchG mit § 736 Abs. 1 HGB). Daraus ergibt sich weiter, daß der Beklagte zu 2) als Schiffsführer von "T[REDACTED]" 4/5 und der Beklagte zu 4) als Schiffsführer von "Va[REDACTED]" 2/3 dieses Schadens zu tragen haben (§§ 823, 254 BGB). Jedoch kann die Klägerin von allen Beklagten, die der Klägerin je in Höhe ihrer Haftquote schadensersatzpflichtig sind, nicht mehr als 6/7 des ihr entstandenen Schadens ersetzt verlangen (BGHZ 30, 203, 211 ff).

Als Gesamtschuldner haften der Klägerin die Beklagten zu

- 1) und 2) in Höhe von 4/7,
- 1) und 4) in Höhe von 4/7,

- 2) und 3) in Höhe von 2/7,
- 2) und 4) in Höhe von 2/3,
- 3) und 4) in Höhe von 2/7

(§ 840 BGB, BGHZ aaO 212).

Die Entscheidung über die Kosten des Berufungs- und Revisionsverfahrens bleibt dem Endurteil vorbehalten.

Dr. Fischer

Dr. Nörr

Dr. Bukow

Dr. Schulze

Stempel