

Nachschlagewerk: ja
Antliche Sammlung: nein

EGB § 254 F; HGB § 736; BinnenschiffahrtsG v. 15. Juni 1895,
BGBI III 4103 - 1, § 92; BinnenschiffahrtsstraßenO v. 19. De-
zember 1954, BGBI II 1137, § 2 Nr. 5 Abs. 1, §§ 4, 67

Zur Schuld- und Schadensverteilung, wenn in der Dunkelheit
ein "blind" fahrendes Schiff mit einem im Fahrwasser oder
an seiner Grenze vor Anker liegenden Schleppkahn zusammen-
stößt.

BGH Urt. v. 12. Dezember 1963 - II ZR 25/62 - Schiffahrtsgericht
Mannheim
Schiffahrtsoberge-
richt Karlsruhe

Verkündet
am 12. Dezember 1963
Schorm, Justizangestellter
als Urkundsbeamter der
Geschäftsstelle

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

In dem Rechtsstreit

1. der Firma H [REDACTED] B [REDACTED] AG, vertreten durch ihren
Vorstand, Abteilung Schifffahrt, mit Sitz in D [REDACTED]
R [REDACTED], Am V [REDACTED],
2. Schiffsführer Peter K [REDACTED], N [REDACTED],
Beklagte und Revisionskläger,
- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -
3. Gebr. K [REDACTED] in L [REDACTED]/[REDACTED], Z [REDACTED] str. [REDACTED],
4. Kapitän August K [REDACTED], ebenda,
Nebenintervenienten und Revisions-
kläger,
- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

- J [REDACTED] J [REDACTED] Kasko-Versicherungsgesellschaft AG,
M [REDACTED], L [REDACTED],
Klägerin und Revisionsbeklagte,
- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Freiherr von [REDACTED]
[REDACTED] -

hat der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die
mündliche Verhandlung vom 5. Dezember 1963 unter Mitwirkung
des Senatspräsidenten Dr. Fischer und der Bundesrichter Dr. Nörr,
Liescke, Dr. Bukow und Dr. Schulze

für Recht erkannt:

- 1 a -

Die Revisionen gegen das Urteil des 3. Zivilsenats des Oberlandesgerichts - Schiffahrtsobergerichts - Karlsruhe vom 22. Dezember 1961 werden zurückgewiesen.

Die Kosten des dritten Rechtszuges werden den Beklagten als Gesamtschuldnern auferlegt mit Ausnahme der Kosten der Nebenintervention, die die Nebenintervenienten zu tragen haben.

Von Rechts wegen



Tatbestand:

Die Klägerin hat als Versicherer des 305 t großen Motor-
güterschiffes "J [REDACTED]" (Länge 48 m, Breite 6,85 m, Maschi-
nenstärke 230 PS) auf Grund übergegangenen und abgetretenen
Rechts gegen die Beklagten als Gesamtschuldner - die Beklagte
zu 1 dinglich und beschränkt persönlich haftend - Schadens-
ersatzansprüche in Höhe von 55.057,61 DM nebst Zinsen geltend
gemacht. Das Schiff stand zur Zeit des Unfalles im Eigentum
und unter der verantwortlichen Führung des am 16. Juli 1957
verstorbenen Schiffseigners Ludwig B [REDACTED].

Die Beklagte zu 1 ist Eigentümerin des 765 t großen
Schleppkahnes "H [REDACTED]" (Länge 67 m, Breite 8,79 m), der
am Unfalltage von dem Beklagten zu 2 verantwortlich geführt
wurde.

An Abend des 1. Februar 1957 erreichte der mit einer
Ladung von 600 t Kohlen hinter dem Schleppboot "M [REDACTED]",
das den Nebenintervenienten zu 3 gehört und von dem Neben-
intervenienten zu 4 geführt wurde, mainbergwärts schleppende
Kahn "H [REDACTED]" (Tiefgang 1,80 m) den Ort Mainflingen und
ging dort unterhalb der Fähre etwa bei Main-km 74,0 auf der
linken Mainseite zur Nachtruhe vor Anker. Das Schleppboot
warf den Schleppstrang los und legte sich unmittelbar unter-
halb der Fähre an das linke Ufer.

Die Fahrrinne des Mains ist bei km 74,0 37,5 m breit,
ihre linke Grenze ist vom linken Ufer etwa 40 m entfernt.

In der Nacht vom 1. auf 2. Februar 1957 übernachtete
das MS "J [REDACTED]" auf der Fahrt von Würzburg mainabwärts,

beladen mit 305 t, im Unterwasser der Schleuse Kleinostheim. Der Tiefgang des MS "J[REDACTED]" betrug 1,53 m. Am Morgen des 2. Februar 1957 setzte MS "J[REDACTED]" kurz nach 6,30 Uhr die Talfahrt hinter dem MS "B[REDACTED]" fort. Es herrschte noch Dunkelheit. Zwischen der Schleuse Kleinostheim und dem oberen Ortsende von Mainflingen passierte das MS "J[REDACTED]" andere Schiffe, die noch vor Anker lagen. Am oberen Ortsende von Mainflingen fuhr MS "J[REDACTED]" an dem MS "F[REDACTED]" vorbei, das gerade zur Talfahrt gewendet hatte. Der Fährbereich der Wagenfähre Mainflingen war bei der Durchfahrt durch vier Mastlampen mit je 200 Watt-Birnen hell erleuchtet. Unterhalb der Fähre Mainflingen stieß MS "J[REDACTED]" mit seinem Backbordvorschiff gegen den Steven des dort auf der linken Mainseite vor Anker liegenden Schleppkahn "H[REDACTED]", der an seinem Mast ein gut sichtbares weißes Licht führte, das aber von dem Schiffsführer des MS "J[REDACTED]" mit Lichtern des unterhalb in der Flußkrümmung liegenden Ortes Dettingen verwechselt worden war. Bei dem Zusammenstoß wurden beide Schiffe schwer beschädigt.

Die Klägerin macht für den Unfall die Schiffsführung des SK "H[REDACTED]" wie auch diejenige des SB "M[REDACTED]" verantwortlich, da der Liegeplatz des Schleppkahn falsch gewählt worden und der Schleppkahn überdies noch innerhalb des eigentlichen Fahrwassers verankert gewesen sei, obwohl es bei den gegebenen Sohlenverhältnissen des Mains an der Unfallstelle ohne weiteres möglich gewesen wäre, den Kahn erheblich näher am linken Mainufer verankert zu legen. Ein eigenes Verschulden der Schiffsführung des MS "J[REDACTED]" habe nicht vorgelegen. Der Schiffseignerin und dem Schiffsführer des Bootes "H[REDACTED]" hat sie den Streit verkündet. Diese sind den Beklagten als Streithelfer beigetreten.

Die Beklagten und die Streithelfer sind der Meinung, allein die Schiffsführung des MS "J [REDACTED]" sei schuld an dem Unfall. Sie sei mit überhöhter Fahrstufe zu Tal gefahren und habe außer acht gelassen, daß der Flußbereich nach Durchfahren des hell erleuchteten Bereiches der Fähre Mainflingen in der Dunkelheit nur schwer habe eingesehen werden können. Man habe es auf "J [REDACTED]" unterlassen, durch Scheinwerfer den unterhalb der Fähre liegenden Flußbereich abzuleuchten. Der Kahn "H [REDACTED]" sei nicht etwa innerhalb des Fahrwassers vor Anker gelegen, sondern höchstens 25 Meter vom linken Mainufer entfernt. Ein weiteres Beigehen habe sich wegen der Abladetiefe des Kahnes (1,80 m) verboten.

Das Schiffahrtsgericht hat den Klageanspruch dem Grunde nach zu 2/7 für gerechtfertigt erklärt und die Klage im übrigen abgewiesen. Das Schiffahrtsobergericht hat auf die Berufung der Klägerin den Klageanspruch dem Grunde nach zu 1/3 für gerechtfertigt erklärt. Im übrigen hat es die Berufung der Klägerin zurückgewiesen, ebenso die Berufung der Beklagten.

Mit den Revisionen, um deren Zurückweisung die Klägerin bittet, erstreben die Beklagte und die Nebenintervenienten die Klageabweisung im vollen Umfange.

Entscheidungsgründe:

I. Mit dem Schiffahrtsgericht geht das Berufungsgericht davon aus, daß die Schiffsführungen der drei beteiligten Schiffe "H [REDACTED]", "M [REDACTED]" und "J [REDACTED]" ein ursächliches Verschulden an der Havarie treffe.

"H [REDACTED]" habe, wie das Berufungsgericht ausführt, mit seiner Backbordseite mindestens 40 m vom linken Ufer entfernt, also hart an der Fahrwassergrenze, wenn nicht darüber hinaus, vor Anker gelegen, obwohl der Kahn bis zu 5 m an das linke Ufer hätte herangebracht werden können. Er habe an einer ungeeigneten und unüblichen Stelle geankert; die übliche Liegestolle befinde sich oberhalb der Fähre, unterhalb, wo der Main eine nicht unbeachtliche Biegung mache, lägen nur selten Schiffe; infolge der irritierenden Lichter des Ortes Dettingen kurz unterhalb des hell erleuchteten Bereiches der Fähre habe der Kahn von Talfahrern nicht ausreichend ausgemacht werden können.

Für die gegen § 67 BSchSO verstoßende Auswahl des Liegeplatzes sei nicht nur die Schiffsführung von "H [REDACTED]", sondern auch der ortskundige Kapitän des Schleppbootes "M [REDACTED]" verantwortlich.

Die Schiffsführung von "J [REDACTED]" habe die Sichtverhältnisse im Bereich der Fähre nicht ausreichend berücksichtigt. Die starkes Licht ausstrahlenden 200 Watt-Birnen an den Ufern hätten eine Blendwirkung erzeugen können. Nach Passieren der Fähre sei der Schiffsführer von "J [REDACTED]" ins Blinde in den dunklen Bereich gefahren und habe dabei den Kurs von der Mitte des Fahrwassers zum linken Ufer genommen, obwohl er das zu "H [REDACTED]" gehörende Boot "M [REDACTED]" gesehen habe. Er habe es unterlassen, mit seinem Lordscheinwerfer das Revier zu beobachten; sonst hätte er ebenso wie die Schiffsführung des vorausfahrenden MS "P [REDACTED]" den Schleppkahn erkannt. Dagegen könne ihm im Gegensatz zur Meinung des Schiffahrtsgerichts keine überhöhte Geschwindigkeit vorgeworfen werden; eine höhere Ge-

schwindigkeit als ca. 10 km/h könne nicht festgestellt werden; diese aber sei nicht zu beanstanden.

II. Die von den Revisionen gegen diese Ausführungen erhobenen Angriffe sind unbegründet.

1. Ursächliches Verschulden der Schiffsführung von "H[REDACTED]".

Mit Recht nimmt das Berufungsgericht an, die Schiffsführung von "H[REDACTED]" habe gegen die Vorschrift des § 67 BSchSO über den Liegeplatz stillliegender Fahrzeuge verstoßen. Nach dieser Bestimmung müssen Fahrzeuge ihren Liegeplatz so nahe am Ufer wählen, wie es ihr Tiefgang und die örtlichen Verhältnisse gestatten; sie dürfen keinesfalls die Schifffahrt behindern.

Das Berufungsgericht geht ebenso wie die Revisionen von einer Fahrwasserbreite von 37,5 m an der Unfallstelle aus und kommt daher zu einem Abstand von 40 m zwischen linker Fahrwassergrenze und Ufer. Dabei wird offensichtlich der Begriff des Fahrwassers mit dem der Fahrrinne oder Schiffahrtstrinne gleichgestellt, wie sich aus den vorgelegten Plänen und Profilzeichnungen ergibt. Diese Gleichstellung enthält einen Rechtsfehler. Fahrwasser ist derjenige Teil einer Schifffahrtsstraße, der von der durchgehenden Schifffahrt unter Beachtung der nautischen Erfahrungsgrundsätze befahren wird (BGH VersR 1959, 662, entschieden für die RhSchPVO). Die Breite des Fahrwassers ist vom jeweiligen Wasserstand und für jedes Fahrzeug von seinem Tiefgang abhängig. Wo Schifffahrtszeichen angebracht sind - das wird für die Unfallstelle nicht festgestellt -, bestimmen diese die Breite des Fahrwassers (nicht notwendigerweise der Fahrrinne) bei normalen Wasserständen. Unter den gegebenen Verhältnissen

(Wasserstand 35 cm über Normalstau, Sohlenlage im Bereich der Unfallstelle) konnte und durfte die durchgehende Schifffahrt an der Unfallstelle ohne Verletzung nautischer Grundsätze auch den Teil des Flusses befahren, der im angefochtenen Urteil als Fahrwassergrenze bezeichnet wird, an der nach der Feststellung des Berufungsgerichts "H[REDACTED]" geankert hat. Hiernach lag "H[REDACTED]" im Bereich des Fahrwassers. Im übrigen würde die Feststellung des Berufungsgerichts über die unzulässige Lage des Kahns auch dann zutreffen, wenn dieser nicht im Fahrwasser, sondern an der Grenze des Fahrwassers gelegen hätte. Denn das Fahrwasser ist in seiner vollen Breite für die durchgehende Schifffahrt bestimmt, nur aus zwingenden Gründen dürfen Fahrzeuge unter besonderen Vorsichtsmaßnahmen im Fahrwasser oder in seiner Nähe stilliegen (§ 71). Damit ist auch, von Ausnahmefällen abgesehen, ein Stilliegen an der Fahrwassergrenze verboten, da ein solches Verhalten es ausschließt, daß die durchgehende Schifffahrt wegen des erforderlichen Sicherheitsabstandes, der von stillliegenden Fahrzeugen eingehalten werden muß, die volle Fahrwasserbreite ausnutzen kann.

Die Revisionsangriffe gegen die Feststellung eines Uferabstandes von 40 m entbehren der Begründung. Die Revision der Nebenintervenienten will in breiten Ausführungen ihre eigene Beweiswürdigung an die Stelle der des Berufungsgerichtes setzen, um zu einem Abstand von 15 bis 30 m zu gelangen. Auf diese Ausführungen kann aus Rechtsgründen nicht eingegangen werden. Erfolglos muß auch die Rüge beider Revisionskläger bleiben, das Berufungsgericht habe nicht gewürdigt, daß nach der Feststellung der Wasserschutzpolizei der Kahn "H[REDACTED]" nach der Kollision 20 bis 22 m vom Ufer entfernt gewesen sei. Nach den Aussagen seiner Besatzung war der Anker des Kahnbes in Folge des Anpralls durchgegangen, so daß das

Schiff eine halbe bis eine ganze Schiffslänge abtrieb; dabei war der Kahn nach der Angabe seines Schiffers etwas näher an das Ufer gekommen. Damit im wesentlichen übereinstimmend hat der verstorbene Schiffsführer von "J[REDACTED]" bekundet, die vom Kahn gesetzten Anker seien durchgegangen, "J[REDACTED]" sei nach dem Anprall gegen den Steven von "H[REDACTED]" an dessen Backbordseite entlang gerutscht; der Kahn müsse, da "J[REDACTED]" ihn an seiner Backbordseite angefahren hatte, noch etwas zum linken Ufer begedrückt worden sein. Weder brauchte das Berufungsgericht hierzu einen Sachverständigen zu hören noch wird die Feststellung des Berufungsgerichts dadurch in Frage gestellt, daß es sich mit diesem untauglichen Beweisanzeichen nicht ausdrücklich befaßt hat.

Die Revision der Beklagten glaubt an Hand der Stromkarten die Feststellung des Berufungsgerichts bemängeln zu können, der Abstand der sogenannten Fahrwassergrenze zum linken Ufer habe 40 m betragen. Auch auf diese Rüge ist nicht einzugehen, da die Feststellung des Berufungsgerichts dem Vortrag der Beklagten (Schriftsatz vom 11. November 1960 S. 2) entspricht.

Sodann wenden sich die Revisionen gegen die Feststellung im angefochtenen Urteil, "H[REDACTED]" hätte, wenn seine Schiffsführung das in § 67 BSchSO enthaltene Gebot befolgt hätte, bei seinem Tiefgang von 1,80 m bis zu 5 m an das linke Ufer herangebracht werden können. Das Berufungsgericht hat sich dabei auf die Auskunft des Wasser- und Schifffahrtsamtes Aschaffenburg vom 24. Dezember 1957 und die Flußprofile gestützt. Die Revision der Beklagten macht, um die Feststellung des Berufungsgerichts zu erschüttern, eine Rechnung auf, die für das Profil von km 74,1 eine falsche Zahl zu-

grundelegt. Bei km 74,1 war bei Normalstau eine Wassertiefe von 2,03 m, von der sogenannten Fahrwassergrenze aus gerechnet, in einer Breite von 28 m (nicht 15 m) vorhanden. Da dort der Abstand zum Ufer ebenfalls 40 m beträgt, hätte also "H [REDACTED]", wenn er tatsächlich bei km 74,1 gelegen haben sollte, bis auf 12 m an das Ufer heranfahren können. Bei km 73,9 hätte der Kahn bis 6 m an das Ufer herangebracht werden können. Für die Entscheidung ist aber unerheblich, ob der Kahn bis auf 5 m oder 6 m oder 12 m an das Ufer hätte gelegt werden können. Auch in den beiden letzteren Fällen liegt der Verstoß gegen § 67 BSchSO klar auf der Hand. Irrig ist ferner die Behauptung der Nebenintervenienten, das Berufungsgericht habe nicht den hydrostatischen Stau berücksichtigt. Die Revision übersieht, daß der hydrostatische Stau mit dem Normalstau gleichbedeutend ist, nämlich bei km 74,0 103,85 m ü.NN beträgt (vgl. dazu die Profile, die vom Wasser- und Schiffsahrtsamt am 24. Dezember 1957 und am 31. Januar 1961 überreicht worden sind). Daß der Schiffsführer von "H [REDACTED]" aber damit rechnen mußte, daß der erhöhte Wasserstand während der Nacht auf 103,85 m sinken konnte, und daher sich so weit vom Ufer entfernt halten mußte, daß eine Aufsitzgefahr vermieden wurde, hat das Wasser- und Schiffsahrtsamt in seinem Gutachten vom 24. Dezember 1957, auf das sich das Berufungsgericht bezieht, ausdrücklich hervorgehoben und berücksichtigt.

Vergebens wenden sich die Revisionen gegen die Ansicht des Berufungsgerichts, dem Kahnführer hätte zugemutet werden können, durch Schlaggerten die Wassertiefe in Richtung zum Ufer festzustellen. Führt ein Schiff in Ufernähe oder an das Ufer heran und ist dem Schiffer die Wassertiefe nicht bekannt, so läßt er vom Schiff aus mit der Schlaggerte peilen,

"tasten", ohne ein so umständliches Verfahren einzuschlagen, wie es die Revision der Beklagten beschreibt.

Unerheblich für die Entscheidung ist, ob an der Stelle, an der "H [REDACTED]" ankorte, nur selten andere Schiffe stillliegen. Rechtsverkehr mag auf dem Main üblich sein, ist aber nicht vorgeschrieben. Die Schiffsführung von "H [REDACTED]" hätte bei genügender Aufmerksamkeit erkennen können, daß sie durch das Ankern an verbotener Stelle, d.h. im Fahrwasser oder mindestens an der Grenze des Fahrwassers, nicht nur den Bergverkehr, sondern auch den Talverkehr behindern konnte. Es ist auch nicht fehlerhaft, wenn das Berufungsgericht der Ansicht ist, der Kahnführer hätte bedenken müssen, sein Mastlicht könne bei seiner Lage wegen der irritierenden Lichter der Ortschaft Dettingen nicht gehörig ausgemacht werden. Durch das unvorsichtige Verhalten des zu Tal fahrenden MS "J [REDACTED]" entfällt nicht die Fahrlässigkeit der Führung des stillliegenden Kahnkes.

Mit Recht hat daher das Berufungsgericht ein ursächliches Verschulden der Schiffsführung von "H [REDACTED]" angenommen.

2. Ursächliches Verschulden der Schiffsführung von "M [REDACTED]"

Nach § 2 Nr. 5 Abs. 1 BSchSO ist für die Befolgung der für Schleppzüge geltenden Bestimmungen der Schleppzugführer verantwortlich. Danach besteht neben der Verantwortung des Kahnführers für die sichere und zulässige Lage seines stillliegenden Kahnkes die Verantwortung des Schleppzugführers für die Auswahl des Ankerplatzes (Kähltitz, Verkehrsrecht auf Binnenwasserstraßen II § 2 Anmerkung 15 BSchSO; Vortisch-

Zschucke, Binnenschiffahrts- und Flößereirecht, 2. Auflage, § 92 BSchG Anm. 7 c S. 445; Wassermeyer, Der Kollisionsprozeß, 2. Auflage S. 275). Denn es ist in aller Regel Sache des Schleppzugführers, den Kahn an seinen Ankerplatz zu schleppen. Nur wenn der Kahnführer beim Ankermanöver oder Stilliegen ohne Mitverschulden des Schleppzugführers sich nautisch fehlerhaft verhält, besteht keine Verantwortung des Schleppzugführers. Dieser Fall liegt hier entgegen der Auffassung der Revision der Nebenintervenienten nicht vor. Es war die Aufgabe des Führers von "M[REDACTED]", den Kahn so nahe, als es sein Tiefgang erlaubte, ans Ufer zu schleppen, um ihm zu ermöglichen, dort den Anker zu werfen. Er durfte nicht zulassen, daß der Anker im Fahrwasser oder an dessen Grenze geworfen wurde. Die Revision verkennt, daß es sich hierbei um die eigene Verantwortung des Führers von "M[REDACTED]" handelt. Ob dieser sich seiner Verantwortung bewußt war (was von der Revision zu Unrecht verkannt wird), ist unerheblich; denn er hätte jedenfalls wissen müssen, daß es sich bei der Wahl des Ankerplatzes für den Kahn auch um eine ihm obliegende Tätigkeit handelte.

3. Ursächliches Verschulden der Schiffsführung von MS "J[REDACTED]".

An sich hätte "J[REDACTED]", da kein Gegenverkehr bestand, auch das linke Fahrwasser befahren dürfen, wenn dieses frei gewesen wäre. Denn es besteht kein Gebot des Rechtsverkehrs, mag dieser auf dem Main auch üblich sein. Allerdings müssen, wenn ein Schiff einen nicht üblichen Kurs wählt, besonders strenge Anforderungen an die Sorgfaltspflicht gestellt werden. Keinesfalls durfte "J[REDACTED]", wenn sie den üblichen Kurs der Talfahrt verließ, blind fahren. Das tat aber, wie

das Berufungsgericht feststellt, der Schiffsführer von "J [REDACTED]", der nach seinen eigenen Angaben im Verklarungsverfahren nach Passieren des Lichtbereichs der Fähre keinerlei Orientierungsmöglichkeit mehr hatte und daher erst kurz vor seinem Bug den Schatten von "H [REDACTED]" wahrnahm. Der Schiffsführer hätte die Orientierung nicht verloren, wenn er das im Dunklen liegende Revier mit seinem Scheinwerfer abgeleuchtet hätte. Mit Recht sieht darin das Berufungsgericht ein erhebliches ursächliches Verschulden des Führers von "J [REDACTED]".

Das Berufungsgericht hält bei einer erforderlichen Mindestgeschwindigkeit von 7,5 bis 8,5 km/h die Geschwindigkeit von ca. 10 km/h, mit der nach seiner Feststellung "J [REDACTED]" gefahren ist, für nicht zu hoch. Dem kann aus Rechtsgründen nicht entgegengetreten werden.

III. Schuldabwägung.

1. Das Schiffsgerichtsgericht hat sowohl den von den Schiffsführern als auch den von den Schiffseignern zu tragenden Schaden im Verhältnis von 3 ("J [REDACTED]") : 2 ("H [REDACTED]") : 2 ("M [REDACTED]") verteilt. Das Schiffsgericht hat die Verteilung im Verhältnis 1 : 1 : 1 vorgenommen. Seine von Erstrichter abweichende Ansicht hat es damit begründet, daß der Schiffsführung von "J [REDACTED]" eine überhöhte Geschwindigkeit nicht vorgeworfen werden könne und die Schiffsführung von "J [REDACTED]" sich lediglich der Unterlassung der generellen Sorgfaltspflicht nach § 4 BSchSO schuldig gemacht habe, während die Schiffsführungen von "H [REDACTED]" und "M [REDACTED]" gegen das spezielle Gebot des § 67 verstoßen hätten.

2. Die Revisionen rügen: Das Berufungsgericht habe die Wahl des falschen Ankerplatzes zu Lasten der Beklagten und der Nebenintervenienten doppelt berücksichtigt. Es habe irrtümlich auf das Verschulden statt auf die Verursachung abgestellt. Auch könne ein Gesetzesverstoß nicht darnach gewertet werden, ob generelle oder spezielle Vorschriften verletzt seien. Das Verschulden von "J [REDACTED]" wiege schwerer als das von "H [REDACTED]" und "M [REDACTED]". Die Revision der Beklagten ist ferner der Meinung, die Schiffsführung von "Harpen 36" habe bei der Wahl des Liegeplatzes allen üblichen und billigerweise zu stellenden Anforderungen genügt, wenn sie den Rat des ortskundigen Schleppbootführers eingeholt und befolgt habe.

3. Es ist nicht richtig, daß im angefochtenen Urteil die Wahl des falschen Ankerplatzes zu Lasten der Beklagten und der Nebenintervenienten doppelt berücksichtigt sei. § 254 EGB stellt bei der Schadensverteilung nicht auf die Ursache als solche, sondern auf das Verhalten des Schädigers (der Schädiger) und des Geschädigten ab: es kommt darauf an, inwieweit sie den Schaden schuldhaft verursacht haben. § 736 HGB stellt auf das gemeinsame Verschulden der Besatzung der beteiligten Schiffe ab; Schleppboot und geschlepptes Schiff haben aber nach Binnenschiffahrtsrecht verschiedene Besatzungen.

Jedoch haben Schiffahrts- und das Schiffahrtsobergericht bei der Schadensverteilung nicht richtig verfahren, indem sie von der Schiffseignerhaftung ausgegangen sind. Wie der Senat in seinem Urteil vom 29. Juni 1959 II ZR 3/58 (VersR 1959 S. 608, 612, L-M RhSchPVO 1954 Nr.3) dargelegt hat, ist wegen der adjektivischen Natur der Schiffseignerhaftung bei der Schadensverteilung von der Ver-

ursachung und dem Verschulden der Schiffsführer (Besatzungen) auszugehen. Das ursächliche Verschulden jedes einzelnen Schiffsführers der anderen beteiligten Schiffe ist gegen das ursächliche Verschulden des Schiffsführers des klägerischen Schiffes gemäß § 254 BGB abzuwägen und quotenmäßig festzustellen. In Höhe der geringsten Quote haften die schuldigen Schiffsführer dem klagenden Schiffseigner als Gesamtschuldner; zusammen haften sie jedoch zu keinem höheren Betrag als ihrer Gesamtverantwortung an dem Unfall entspricht (s. BGHZ 30, 203, 211 ff; vgl. dazu Groß, VersR 1960, 489). Die Bruchteile des Verschuldens der einzelnen Schiffsführer ergeben den Verteilungsmaßstab für die quotenmäßige Haftung der Schiffseigner, die zusammen mit ihrem Schiffsführer, aber nicht mit den übrigen beteiligten Schiffen gesamtschuldnerisch haften.

Zutreffend rügen ferner die Revisionen, daß der Umstand, ob ein Schiffer gegen spezielle oder gegen generelle Normen verstößt, nicht in jedem Fall ein geeignetes Kriterium für die Schwere des Verschuldens bei der Schuldabwägung darstellt. Es wird zwar häufig ein Verstoß gegen eine spezielle Norm schwerer wiegen, es kann aber auch anders sein; entscheidend sind jeweils die Umstände des einzelnen Falles. Etwas anderes wollte auch das Reichsgericht in RGZ 67, 49 nicht sagen, wie sich daraus ergibt, daß es an die Spitze seiner Ausführungen zutreffend den Satz stellt, es komme vor allem darauf an, welches Schiff die gefährvolle Lage herbeigeführt habe.

Da der Sachverhalt, soweit möglich, geklärt ist, kann der Senat die Schadensverteilung selbst vornehmen.

Das ursächliche Verschulden der Schiffsführungen von

"H [REDACTED]" und "J [REDACTED]" wiegt gleich schwer. "H [REDACTED]" hat durch sein Liegen im Fahrwasser oder an der Grenze des Fahrwassers zur Nachtzeit eine gefährvolle Lage geschaffen, die durch die behinderten Sichtverhältnisse im Fahrbereich noch erhöht worden ist. Das Verschulden des Kahnführers wird nicht dadurch gemindert, daß der ortskundige Schleppzugführer gegen seinen Liegeplatz keinen Einspruch erhoben hat. Der Kahnführer mußte selbst erkennen, daß er sehr weit vom Ufer ab lag; es mußte sich ihm der Gedanke aufdrängen, im Fahrwasser oder an seiner Grenze zu liegen. Er durfte sich nicht damit begnügen, daß der Schleppzugführer ihm sagte, er liege gut.

Die Schiffsführung von "J [REDACTED]" hat durch ihr Blindfahren, das dazu führte, daß sie in das linke Fahrwasser geriet, eine ebenso große Gefahr geschaffen. Das ursächliche Verschulden der Führung von "J [REDACTED]" steht daher zu dem ursächlichen Verschulden der Führung von "H [REDACTED]" im Verhältnis 1 : 1.

Den Kapitän von "M [REDACTED]" trifft der Vorwurf, den Liegeplatz falsch gewählt zu haben. Der Senat teilt die Ansicht des Berufungsgerichts (aus der dieses allerdings für die Schadensverteilung keine Folgerung gezogen hat), daß der Bootsführer ein geringeres Maß von Verschulden trägt, als der in erster Linie für seinen Kahn verantwortliche Kahnführer. Beide Schiffsführer trifft die Verantwortung für die Auswahl des Ankerplatzes. Nach dem Loswerfen des Stranges und der damit beendeten Schlepptätigkeit war der Kahnführer für sein Schiff während der ganzen Liegezeit allein verantwortlich. Von seinem Schiff ging die Gefahr aus. Der Senat bemißt daher das ursächliche Verschulden des Schleppzugführers nur halb so groß als das des Kahnführers.

In dem gleichen Verhältnis steht das ursächliche Verschulden des Schiffsführers vom Boot "M [REDACTED]" zu dem des Führers des MS "J [REDACTED]", nämlich im Verhältnis von $\frac{1}{2} : 1$.

Nach §§ 823 Abs. 1, 254 Abs. 1 BGB sind daher der Schiffsführer von "H [REDACTED]" (Beklagter zu 2) an sich zur Hälfte, der Schiffsführer von "M [REDACTED]" (Nebenintervenient zu 4) zu einem Drittel zum Ersatz des dem Schiffseigner von "J [REDACTED]" entstandenen Schadens verpflichtet. In Höhe von einem Drittel haften sie nach § 840 Abs. 1 BGB als Gesamtschuldner. Zusammen haften aber die Schiffsführer von "Harpen 36" und "M [REDACTED]" zu keinem höheren Betrag als ihrer Gesamtverantwortung an dem Unfall gegenüber der Verantwortung des Schiffsführers "J [REDACTED]" entspricht. Das bedeutet, daß die Verantwortung des Schiffsführers von "J [REDACTED]" $\frac{2}{5}$ und die Gesamtverantwortung der Schiffsführer von "H [REDACTED]" und "M [REDACTED]" $\frac{3}{5}$ beträgt. Die Klägerin hätte daher von dem Schiffsführer von "H [REDACTED]" an sich $\frac{1}{2}$ ihres Schadens, von dem Schiffsführer von "M [REDACTED]" $\frac{1}{3}$ ihres Schadens ersetzt verlangen können, von beiden zusammen aber nicht mehr als $\frac{3}{5}$. Da jedoch die Klägerin keine Revision eingelegt hat, kann der Beklagte zu 2 (Schiffsführer des Kahnes "H [REDACTED]") nicht schlechter gestellt werden, als er nach dem Berufungsurteil stehen würde (§ 559 ZPO). Es bleibt demnach bei seiner Verurteilung zum Ersatz des Schadens in Höhe von $\frac{1}{3}$.

Da die Bruchteile des Verschuldens der einzelnen Schiffsführer den Verteilungsmaßstab für die quotenmäßige Haftung der Schiffseigner bilden, ist zwischen den beteiligten Schiffen "J [REDACTED]", "H [REDACTED]" und "M [REDACTED]" der Schaden des Schiffseigners von "Josefine" nach § 92 BSchG, § 736 HGB im Verhältnis $1 : 1 : \frac{1}{2}$ oder $2 : 2 : 1$ aufzuteilen.

Daraus ergibt sich, daß der Schiffseigner von "H [REDACTED]" (Beklagter zu 1) an sich für $\frac{2}{5}$, der Schiffseigner von "M [REDACTED]" (Nebenintervenient zu 3) für $\frac{1}{5}$ des Schadens aufzukommen haben. Auch hier darf die Lage der Beklagten zu 1 gegenüber dem Berufungsurteil nicht verschlechtert werden, so daß es bei der Verurteilung zum Ersatz des Schadens in Höhe von $\frac{1}{3}$ verbleibt. Beide Beklagten haften also in Höhe von $\frac{1}{5}$, und zwar als Gesamtschuldner gemäß § 840 Abs. 1 BGB, die Beklagte zu 1 dinglich und beschränkt persönlich.

IV. Hiernach waren beide Revisionen als unbegründet zurückzuweisen.

Die Kostenentscheidung beruht auf §§ 97, 101 ZPO.

Dr.Fischer Dr.Nörr Liesecke Dr.Bukow Dr.Schulze