

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. Firma H [REDACTED] Bergbau AG, vertreten durch ihren
Vorstand, Abteilung Schiffahrt, mit Sitz in D [REDACTED] -
R [REDACTED], Am V [REDACTED],

Klägerin und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

2. Firma Gebr. K [REDACTED], L [REDACTED], Z [REDACTED]
straße [REDACTED],

Nebenintervenientin und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

Frau Käthe B [REDACTED], Witwe, W [REDACTED], M [REDACTED] str. [REDACTED],
Eigentümerin des MS "J [REDACTED]",

Beklagte und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Freiherr von [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,
Liesecke, Dr. Bukow und Dr. Schulze

für Recht erkannt:

Auf die Revisionen wird das Urteil des 3. Zivilsenats des Oberlandesgerichts - Schifffahrtsobergerichts - Karlsruhe vom 22. Dezember 1961 aufgehoben. Auf die Berufung der Beklagten wird das Zwischen- und Teilurteil des Schifffahrtsgerichts Mannheim vom 19. Mai 1960 dahin geändert, daß der Klaganspruch im Rahmen der beschränkt persönlichen Haftung gemäß § 114 BSchG dem Grunde nach zu 2/5 für gerechtfertigt erklärt wird. Im übrigen werden die Berufungen und die Revisionen zurückgewiesen.

Von den Kosten des dritten Rechtszuges trägt die Klägerin 14/15 mit Ausnahme der Kosten der Nebenintervention, die zu 14/15 der Nebenintervenientin auferlegt werden. Die Entscheidung über die restlichen 1/15 der Kosten bleibt dem Schlußurteil vorbehalten.

Zur Verhandlung und Entscheidung über den Betrag des Anspruchs wird die Sache an das Schifffahrtsgericht Mannheim zurückverwiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Klägerin ist Eignerin des 765 t großen Schleppkahnes "H [REDACTED]" (Länge 67 m, Breite 8,79 m).

Die Beklagte ist die Erbin des Eigentümers des 305 t großen Motorgüterschiffes "J [REDACTED]" (Länge 48 m, Breite 6,85 m, Maschinenstärke 230 PS), das am Unfalltage von dem Rechtsvorgänger der Beklagten auch verantwortlich geführt worden ist.

Am Abend des 1. Februar 1957 erreichte der mit einer Ladung von 600 t Kohlen hinter dem Schleppboot "M [REDACTED]", das der Nebenintervenientin gehört, 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 unterhalb 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 Schleppkahnes "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 die Schiffsführung des MS "J [REDACTED]" für den am Kahn "H [REDACTED]" entstandenen Schaden, den sie auf 15.110,30 DM beziffert, verantwortlich. Sie meint, die Schiffsführung des MS "J [REDACTED]" trage allein das Verschulden an dem Unfall. Diese sei mit überhöhter Fahrstufe zu Tal gefahren und habe außer acht gelassen, daß der Flußbereich nach Durchfahren des hell erleuchteten Bereiches der Fähre 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 m vom linken Mainufer entfernt. Ein weiteres Beigehen habe sich wegen der Abladetiefe des Kahnes (1,80 m) verboten.

Die Klägerin hat demgemäß in erster Instanz, wie sich aus dem Sitzungsprotokoll vom 22. Februar 1960 ergibt, den Antrag gestellt, die Beklagte zu verurteilen, an die Klägerin 15.110,30 DM nebst 4 % Zinsen seit 9. April 1957 mit der Maßgabe zu zahlen, daß die Beklagte im Rahmen des Binnenschiffahrtsgesetzes persönlich haftet.

Die Beklagte macht für den Unfall die Schiffsführung des SK "H [REDACTED]" wie auch diejenige des SB "M [REDACTED]" verantwortlich, da der Liegeplatz des Schleppkahnnes falsch gewählt worden und der Kahn 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 zu verankern. Ein eigenes Verschulden der Schiffsführung des MS "J [REDACTED]" habe nicht vorgelegen.

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

Mit ihren Revisionen wollen die Klägerin und die Nebenintervenientin der Klage dem Grunde nach zum vollen Sieg verhelfen. Die Beklagte bittet um Zurückweisung der Revision.

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 ausgeführt, mit seiner Backbordseite mindestens 40 m vom linken Ufer

entfernt, also hart an der Fahrwassergrenze, wenn nicht Jarüber 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 Liegestelle 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 Bordscheinwerfer das Revier zu beobachten; sonst hätte er ebenso wie die Schiffsführung des vorausfahrenden MS "B [REDACTED]" den Schleppkahn erkannt. Dagegen könne ihm im Gegensatz zur Meinung des Schiffahrtsgerichts keine überhöhte Geschwindigkeit vorgeworfen werden; eine höhere Geschwindigkeit 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 Schifffahrtrinne 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 Vorichtsmaßnahmen 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 Nebenintervenientin 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 Kahn es infolge 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 "Josefine" 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 beigedrückt 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 Klägerin 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 Klägerin (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 Klägerin macht, um die Feststellung des Berufungsgerichts zu erschüttern, eine Rechnung auf, die für das Profil von km 74,1 eine falsche Zahl zugrundelegt. 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 Nebenintervenientin, 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 Klägerin beschreibt.

Unerheblich für die Entscheidung ist, ob an der Stelle, an der "H [REDACTED]" ankerte, 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 die 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 Kahnese.

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 Kahnese die Verantwortung des Schleppzugführers für die Auswahl des Ankerplatzes (Kahlitz, 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 Nebenintervenientin 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 erkennt, 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 freigesprochen 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 Lichterbereichs 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]" fuhr, für nicht zu hoch. Dem kann aus Rechtsgründen nicht entgegengetreten werden.

III. Schuldabwägung.

1. Das Schifffahrtsgericht 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 ("J[REDACTED]") verteilt. Das Schifffahrtsobergericht hat die Verteilung im Verhältnis 1 : 1 : 1 vorgenommen. Seine vom 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 "Margarethe" gegen das spezielle Gebot des § 67 verstoßen hätten.

2. Die Revisionen rügen: Das Berufungsgericht habe die Wahl des falschen Ankerplatzes zu Lasten der Klägerin und der Nebenintervenientin 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 Klägerin ist ferner der Meinung, die Schiffsführung von "H [REDACTED]" 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 Klägerin und der Nebenintervenientin doppelt berücksichtigt seien. § 254 BGB 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 Binnenschifffahrtsrecht verschiedene Besatzungen.

Jedoch haben das 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 Nr. 3) dargelegt hat, ist wegen der adjektischen Natur der Schiffseignerhaftung bei der Schadensverteilung von der Verursachung 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, 205, 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 Falle 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. Dazu bedurfte es bei den gegebenen Umständen keiner Ortskunde. 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. Das ursächliche Verschulden des Schiffsführers von "M [REDACTED]" (Nebenintervenientin) zu dem des Schiffsführers von "H [REDACTED]" steht daher im Verhältnis von 1 : 2. Nach §§ 823 Abs. 1, 254 Abs. 1 BGB ist daher der Schiffsführer von

"J [REDACTED]" zur Hälfte, der Schiffsführer von "M [REDACTED]" zu einem Drittel zum Ersatz des der Klägerin entstandenen Schadens verpflichtet. In Höhe von einem Drittel haften sie nach § 840 Abs. 1 BGB als Gesamtschuldner.

Da jedoch der Rechtsvorgänger der Beklagten der Schiffseigner von "J [REDACTED]" war, sein Schiff selbst geführt hat und der der Klägerin entstandene Schaden mit durch die fehlerhafte Führung des MS "J [REDACTED]" entstanden ist, haftete der Rechtsvorgänger der Beklagten nach § 4 Abs. 2 S. 2 BSchG ausschließlich mit Schiff und Fracht und, da die Voraussetzungen des § 114 BSchG gegeben sind, im Rahmen dieser Bestimmung auch beschränkt persönlich. Die Haftung des Eigners und Führers von MS "J [REDACTED]" bestand daher gemäß § 92 BSchG nur in Rahmen der Schiffseignerhaftung des § 736 HGB.

Wie ausgeführt, ergeben die Bruchteile des Verschuldens der einzelnen Schiffsführer den Maßstab für die quotenmäßige Haftung der Schiffseigner. Zwischen den beteiligten Schiffen "H [REDACTED]", "J [REDACTED]" und "M [REDACTED]" ist daher der Schaden der Klägerin im Verhältnis von $1 : 1 : \frac{1}{2}$ oder $2 : 2 : 1$ zu verteilen. Die Beklagte hat daher für $\frac{2}{5}$, die Nebenintervenientin für $\frac{1}{5}$ des Schadens aufzukommen, während die Klägerin $\frac{2}{5}$ ihres Schadens selbst tragen muß.

IV. Dementsprechend war zu erkennen, wie geschehen.

Die Kostenentscheidung beruht auf §§ 97, 101 ZPO. Im Revisionsrechtszug hat die Klägerin nur in Höhe von $(\frac{2}{5} - \frac{1}{3} =) \frac{1}{15}$ obgesiegt, während in Höhe von $\frac{14}{15}$ ihre Revision

erfolglos geblieben ist. Das gleiche gilt für die Neben-
intervenientin.

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