

Nachschlagewerk: ja

BGHZ: nein

RheinSchPolVO v. 24.12.1954 § 2 Nr. 4

Zu den Pflichten der Anhangschiffer, die nebeneinander
gemeerte Kähne gemeinsam nachsteuern.

BGH, Urt. v. 5. Dezember 1974 - II ZR 56/73 - Reinschiffahrts-
obergericht Köln
Rheinschiffahrts-
gericht Duisburg-
Ruhrort

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 56/73

URTEIL

Verkündet am
5. Dezember 1974
[REDACTED],
Justizhauptsekretär
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

des Schiffseigners Wilhelm S [REDACTED], D [REDACTED]-R [REDACTED],
W [REDACTED]straße [REDACTED],

Klägers und Revisionsklägers,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

1. die N. V. H [REDACTED] S [REDACTED] en T [REDACTED] M [REDACTED],
Rotterdam, vertreten durch ihren Directeur L. H [REDACTED],
Rotterdam, S [REDACTED] [REDACTED],
2. den Schiffsführer H. O [REDACTED] von SK "G [REDACTED] M [REDACTED]",
zu laden bei der Beklagten zu 1,
3. die F [REDACTED] V [REDACTED] H [REDACTED] - en T [REDACTED] M [REDACTED]
A [REDACTED], V [REDACTED]straat [REDACTED], Antwerpen, vertreten durch
die Gesellschafter M [REDACTED], V [REDACTED], Witwe des V [REDACTED] R [REDACTED],
St. J [REDACTED], Antwerpen, M [REDACTED]. De M [REDACTED] Maria, Ehefrau
des A [REDACTED] Henri, V [REDACTED]straat [REDACTED], Antwerpen und
M [REDACTED]. De M [REDACTED] Hermine, Ehefrau des H [REDACTED] Robert,
B [REDACTED] L [REDACTED] [REDACTED],
4. den Schiffsführer P [REDACTED] von SK "L [REDACTED]", zu laden bei
der Beklagten zu 3,

Beklagten und Revisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigter der Beklagten zu 1 und 2: Rechtsanwalt
Dr. [REDACTED] -

- Prozeßbevollmächtigte der Beklagten zu 3 und 4: Rechtsanwälte
[REDACTED] und [REDACTED] -

Streithelferin der Beklagten:

S [REDACTED] Reederei AG, Basel, R [REDACTED]gasse [REDACTED], vertreten
durch die Verwaltungsräte Dr. Alfred S [REDACTED] und Dr. Peter
Z [REDACTED],

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

- 2 -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 28. November 1974 durch die Richter Fleck, Dr. Bauer, Dr. Kellermann, Dr. Tidow und Bundschuh

für Recht erkannt:

Auf die Rechtsmittel des Klägers werden
- unter deren Zurückweisung im übrigen -
die Urteile des Rheinschiffahrtsgerichts
Duisburg-Ruhrort vom 17. September 1971 und
des Rheinschiffahrtsobergerichts Köln vom
16. Februar 1973 teilweise geändert.

Die Beklagten haften für den vom Kläger aus
dem Unfall vom 4. Juni 1970 geltend gemachten
Schaden dem Grunde nach wie folgt:

Die Beklagte zu 1 im Rahmen der §§ 4, 114 BinnSchG
zu 2/7, der Beklagte zu 2 zu 1/3, die Beklagte
zu 3 im Rahmen der §§ 4, 114 BinnSchG zu 1/7, der
Beklagte zu 4 zu 1/5, jedoch brauchen die Be-
klagten zu 2 und zu 4 zusammen für nicht mehr
als 3/7 des Schadens aufzukommen. Gesamtschuldne-
risch haften miteinander die Beklagten zu 1 und
zu 2 in Höhe von 2/7, die Beklagten zu 3 und zu 4
in Höhe von 1/7, die Beklagten zu 2 und zu 4 in
Höhe von 1/5.

Im übrigen wird die Klage abgewiesen.



Der Kläger hat 4/7 der Kosten des Rechtsstreits einschließlich 4/7 der außergerichtlichen Kosten der Streithelferin zu tragen.

Die Sache wird zur Verhandlung und Entscheidung über den Betrag des Klageanspruchs, soweit er dem Grunde nach gerechtfertigt ist, sowie über die restlichen Kosten des Rechtsstreits an das Rheinschiffahrtsgericht Duisburg-Ruhrort zurückverwiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Am 4. Januar 1970 fuhr das Schleppboot "Geri" (25 m lang; 560 PS) mit SK "G[REDACTED] M[REDACTED]" (80 m lang; 9,5 m breit; Ladung 1.200 t Kohle; Tiefgang 2,34 m) und SK "L[REDACTED]" (82,33 m lang; 10,14 m breit; Ladung 1.162 t Koks; Tiefgang 2,11 m) im Anhang auf dem Rhein zu Tal. Die Kähne waren gemeert; SK "G[REDACTED] M[REDACTED]" hing steuerbords, SK "L[REDACTED]" backbords. Gegen 10.30 Uhr hatte SK "G[REDACTED] M[REDACTED]" unterhalb von Emmerich zwischen Strom-km 855 und 856 auf der rechten Stromseite starke Grundberührung und blieb auf dem dort befindlichen Grund liegen. Dadurch riß SK "L[REDACTED]" ab, geriet gegen das Achterschiff des Bootes, das durch den Schleppstrang zu SK "G[REDACTED] M[REDACTED]" festgehalten worden war, und beschädigte dieses Fahrzeug. Kurz danach fiel SK "G[REDACTED] M[REDACTED]", der inzwischen den Schleppstrang losgeworfen hatte, mit dem Achterschiff über Backbord herum und kam gegen die

Steuerbordseite des hinter dem Schleppzug zu Tal gefahrenen MS "Majorca". Auch dieses Fahrzeug wurde beschädigt.

Der Kläger ist Eigner des Bootes "Geri". Er beziffert seinen Unfallschaden auf 15.229,22 DM. Außerdem hat er den Interessenten des MS "Majorca" deren sich auf 18.598,18 DM belaufenden Havarieschaden ersetzt. In Höhe dieser Beträge nimmt er die Beklagten in Anspruch. Von ihnen sind die Beklagte zu 1 Eignerin des SK "G[REDACTED] M[REDACTED]" und die Beklagte zu 3 Eignerin des SK "L[REDACTED]". Die Verantwortlichkeit der Beklagten zu 2 und zu 4 leitet der Kläger daraus her, daß sie am Unfalltag die Schiffsführer dieser Fahrzeuge waren. Ihnen wirft er, soweit das im Revisionsrechtszug interessiert, vor, sie hätten die beiden auf 70 m langen Strängen schleppenden Kähne dem Boot nicht richtig nachgesteuert, als der Schleppzug einem - der Streithelferin der Beklagten gehörenden - Koppelverband Backbord an Backbord in dem durch linksrheinische Ankerlieger stark beengten Revier begegnet sei; infolge dieses Fehlers seien die Kähne gegenüber dem Boot nach Steuerbord versetzt gefahren und dadurch dem Emmericher Grund zu nahe gekommen. Der Kläger hat beantragt, die Beklagten als Gesamtschuldner zur Zahlung von 33.827,40 DM nebst Zinsen zu verurteilen, die Beklagten zu 1 und zu 3 "im Rahmen des Binnenschiffahrtsgesetzes sowohl persönlich haftend, als bei Vermeidung der Zwangsvollstreckung in SK 'G[REDACTED] M[REDACTED]' (Beklagte zu 1) bzw. in SK 'L[REDACTED]' (Beklagte zu 3)".

Demgegenüber haben die Beklagten und deren Streithelferin den Antrag gestellt, die Klage abzuweisen. Sie haben behauptet, die Kähne hätten stets gestreckt hinter

dem Boot gelegen. Dieses habe jedoch den Koppelverband bei der Begegnung nicht genügend angehalten. Allein deshalb sei SK "G[REDACTED] M[REDACTED]" auf dem Grund hängen geblieben.

Beide Kähne sind von ihren Eignerinnen in Kenntnis der Klageforderung zu neuen Reisen ausgesandt worden.

Das Rheinschiffahrtsgericht und das Rheinschiffahrts-obergericht haben die Klage abgewiesen. Mit der Revision, deren Zurückweisung die Beklagten und die Streithelferin beantragen, verfolgt der Kläger den Klageanspruch weiter.

Entscheidungsgründe:

1. Nach dem angefochtenen Urteil ist SK "G[REDACTED] M[REDACTED]" auf dem Emmericher Grund hängen geblieben, weil der Schleppzugführer diesen nicht genügend frei gefahren habe, obwohl er mit dem Schleppzug bei einem Seitenabstand von etwa 40 m zu dem Koppelverband wesentlich stärker nach Backbord hätte beugehen können. Hingegen trifft nach Ansicht des Berufungsgerichts die beiden Kahnschiffer an dem Festkommen des SK "G[REDACTED] M[REDACTED]" keine Schuld. Es stehe fest, daß die Kähne gestreckt hinter dem Boot gefahren seien. Das sei richtig gewesen. Allerdings könnten Kahnschiffer in besonderen Situationen mit Rücksicht auf ihre allgemeine nautische Sorgfaltspflicht genötigt sein, einen anderen Kurs als das Boot zu steuern, was bei einer Stranglänge von 70 m auch tatsächlich möglich sei. Eine derartige Lage bestehe jedoch nicht schon dann, wenn ein

Schleppboot bei dichter Belegung des Reviers und Gegenverkehr Kurs hart am Rande des Fahrwassers in der Nähe eines Grundes nehme. Denn in einem solchen Falle dürften sich die Anhangschiffer darauf verlassen, daß ein solcher Kurs eines streckenkundigen Schleppzugführers auch unter Berücksichtigung der Abladetiefe ihrer Fahrzeuge risikolos sei. Deshalb habe vorliegend der rechtsrheinisch verlaufende Grund den Beklagten zu 2 und zu 4 "keine Veranlassung gegeben, ohne Weisung des Schleppzugführers zur Strommitte beizugehen, zumal gerade bei dichter Belegung des Reviers von den Anhangschiffern gefordert werden müsse, sich soweit wie möglich im Kurs des Bootes zu halten, da nur dann der Schleppzugführer seiner hohen Verantwortung aus dem Schleppvertrag und auch gegenüber sonstigen Verkehrsteilnehmern entsprechen könne und dem Gegenverkehr hinreichender Raum für die Begegnung bleibe".

2. Gegen diese Ausführungen bestehen insoweit rechtliche Bedenken, als sie ein Verschulden der beiden Anhangschiffer an dem Festfahren des SK "G [REDACTED] M [REDACTED]" verneinen:

Dem Schleppbootführer steht kraft seines nautischen Oberbefehls die Leitung des Schleppzuges zu (§ 2 Nr. 4 RheinSchPolVO 1954; § 1.02 Nr. 5 RheinSchPolVO 1970). Er trägt sowohl auf der Talfahrt wie auf der Bergfahrt grundsätzlich die Verantwortung für den richtigen Kurs seiner Anhänge und hat, falls auf den Anhängen nicht richtig nachgesteuert wird, diesen Fehler durch entsprechende Anweisung oder bei deren Nichtbefolgen durch geeignete Gegenmaßnahmen zu berichtigen (BGH, Urt. v. 29. 6.59 - II ZR 3/58, LM Nr. 3 zu RheinschiffahrtspolizeiVO

v. 24. 12. 1954 = VersR 1959, 608, 611; BGH, Urt. v. 16. 6. 69 - II ZR 189/67, LM a.a.O. Nr. 46 = VersR 1969, 749, 750). Auch muß er den Kurs des Bootes so wählen, daß den ordnungsgemäß nachsteuernden Anhängen eine sichere Fahrt ermöglicht wird (BGH, Urt. v. 2. 3. 70 - II ZR 11/69, VersR 1970, 567, 568). Daneben sind aber auch die Anhangschiffer für den richtigen Kurs ihrer Fahrzeuge verantwortlich (BGH, Urt. v. 18. 3. 1965 - II ZR 138/63, VersR 1965, 455, 456). Das folgt aus § 2 Nr. 4 Abs. 2 Satz 2 RheinSchPolVO 1954, § 1.02 Nr. 5 Abs. 2 Satz 2 RheinSchPolVO 1970, wonach die Führer der Anhänge auch ohne Anweisung des Schleppzugführers alle Maßnahmen zu treffen haben, die für die sichere Führung ihrer Anhänge durch die Umstände geboten erscheinen, wie auch aus § 7 Abs. 1 BinnSchG, der bestimmt, daß der Führer des Schiffes bei allen Dienstverrichtungen die Sorgfalt eines ordentlichen Schiffers anzuwenden hat (vgl. auch BGH, Urt. v. 27. 3. 58 - II ZR 338/56, LM a.a.O. Nr. 1 = VersR 1958, 392). Danach kann es für die Anhangschiffer notwendig sein, nicht unmittelbar in der Kurslinie des Bootes, sondern seitlich versetzt davon zu fahren. Das wird beispielsweise in Betracht kommen, wenn der Kurs des Bootes zu nahe neben dem anderer Fahrzeuge verläuft oder wenn es seinen Weg hart am Rande eines Grundes nimmt oder sonst an Stellen sucht, wo für die Anhänge die Gefahr einer Grundberührung besteht.

So lag es hier. SK "G■■■■■ M■■■■■" war auf 2,34 m abgeladen. Bei einem Ruhrorter Pegel von 259 cm am Unfallmorgen ging damit der Kahn, wie es in dem Urteil des Rheinschiffahrtsgerichts heißt, hart aufs Wasser. Das

hatte neben dem Schiffer des SK "G [REDACTED] M [REDACTED]" (Beklagter zu 2) auch der Schiffer des SK "L [REDACTED]" (Beklagter zu 4) beim Nachsteuern der Anhänge zu berücksichtigen. Da die Anhänge nebeneinander gemeert waren und von ihren Schiffen gemeinsam nachgesteuert wurden, oblag beiden die Pflicht, jedes Risiko für die Anhänge auszuschließen. Dazu gehörte, daß sie sich vor Fahrtantritt über die Abladetiefe des anderen Fahrzeugs unterrichteten und bei der Wahl des Kurses der Anhänge besonders auf den Tiefgang des am stärksten abgeladenen Fahrzeugs achteten, um jede Grundberührung auch dieses Fahrzeugs zu vermeiden, zumal eine solche bei der engen Verbindung der beiden Anhänge außerdem zu einer Gefährdung des weniger tief abgeladenen Fahrzeugs führen konnte. Schlug daher das Boot im Bereich des Emmericher Grundes, dessen Lage auch jeder Anhangschiffer auf dem Rhein zu kennen hat, einen Kurs ein, der, wie das Berufungsgericht ausgeführt hat, hart am Grund lag und deshalb für den tief abgeladenen, steuerbords hängenden SK "G [REDACTED] M [REDACTED]" das Risiko einer Grundberührung in sich barg, so durften sie diesem Kurs nicht einfach folgen. Vielmehr hätten sie stärker als das Boot vom Grund abbleiben, somit einen gegenüber dem Boot nach Backbord versetzten Kurs nehmen müssen.

Dem widerspricht nicht, daß Anhangschiffer im allgemeinen darauf vertrauen können, daß der von dem Boot eingeschlagene Kurs auch für die Anhänge ohne Gefahren ist. Denn nach dem angefochtenen Urteil hat das Boot "Geri" keinen für seine Anhänge risikolosen Kurs eingehalten. Das mußten die Beklagten zu 2 und zu 4 als erfahrene Rheinschiffer bei gehöriger Aufmerksamkeit erkennen.

Auch läßt sich ihrer Pflicht, mit den Anhängen einen gegenüber dem Boot nach Backbord versetzten Kurs zu nehmen, nicht entgegenhalten, daß das Revier durch zahlreiche linksrheinische Ankerlieger und den neben diesen zu Berg kommenden Koppelverband der Streithelferin, möglicherweise noch durch weitere Bergfahrt, erheblich eingeengt und deshalb zu fordern war, daß die Anhänge des Schleppzuges genau hinter ihrem Boot blieben. Denn insoweit kann nicht außer Betracht gelassen werden, daß nach den Feststellungen des Berufungsgerichts der Seitenabstand zwischen dem Schleppzug und dem Koppelverband etwa 40 m betrug. Allerdings sind die Beklagten zu 3 und zu 4 nunmehr der Ansicht, einer solchen Feststellung stehe entgegen, daß der Kläger in der Klageschrift vorgetragen habe, er habe mit dem Boot "Geri" den Koppelverband in einem Seitenabstand von höchstens 5 bis 10 m passiert, und daß er an dieses Vorbringen nach §§ 288, 290 ZPO gebunden sei. Jedoch ist nicht ersichtlich, daß es sich bei diesem Vortrag des Klägers um ein vorweggenommenes Geständnis gehandelt hat. Insbesondere ergibt sich das nicht, wie die Beklagten zu 3 und 4 meinen, daraus, daß sie auf diesen Vortrag des Klägers mit Schriftsatz vom 9. Februar 1971 erwidert hatten, "danach müsse angenommen werden, daß jedenfalls die Anhangkähne nicht weiter von der Koppereinheit 'Parana' entfernt geblieben seien als das Boot 'Geri' ". Denn darin lag nicht die konkrete, vom Kläger vorweg zugestandene Behauptung, der Seitenabstand zwischen dem Boot "Geri" und dem Koppelverband habe tatsächlich höchstens 10 m betragen. Bei einem Seitenabstand von etwa 40 m hätten aber die Anhänge, ohne den Gegenkommer zu gefährden, ein bis zwei Schiffsbreiten gegenüber dem Boot nach Backbord versetzt fahren und damit

einen Abstand zum Grund einhalten können, bei dem eine Grundberührung des SK "G[REDACTED] M[REDACTED]" vermieden worden wäre. Letzteres ergibt sich daraus, daß es nach dem angefochtenen Urteil zu der Grundberührung nicht gekommen wäre, wenn der Schleppzug den Koppelverband näher als geschehen angehalten und damit den Emmericher Grund von vornherein gut freigefahren hätte.

3. Danach läßt sich die Abweisung der Klage nicht aufrechterhalten. Ihr kann allerdings auch nicht, wie die Revision meint, in vollem Umfange stattgegeben werden, weil nach den rechtlich einwandfreien Ausführungen des Berufungsgerichts das Schleppboot "Geri" den Grund nicht genügend freigefahren und damit das Festkommen des SK "G[REDACTED] M[REDACTED]" mitverschuldet hat. Auch ist es entgegen der Ansicht der Revision insoweit ohne Belang, daß der Beklagte zu 2 - nach dem Klagevorbringen - den Tiefgang des von ihm geführten SK "G[REDACTED] M[REDACTED]" gegenüber dem Schleppzugführer nicht mit 2,34 m, sondern mit 2,30 m angegeben haben soll. Denn mit einem nur 4 cm weniger tief abgeladenen, steuerbords hängenden Kahn hätte das Schleppboot ebenfalls nicht hart entlang des rechtsrheinischen Grundes fahren dürfen.

4. Trifft demnach alle drei Fahrzeuge des Schleppzuges ein Verschulden an dem Festkommen des SK "G[REDACTED] M[REDACTED]" (wodurch es sodann zu der Beschädigung des Schleppers "Geri" und des MS "Majorca" gekommen ist), so sind die Eigner dieser Fahrzeuge zum Ersatz des streitigen Schadens nach dem Verhältnis der Schwere des auf jeder Seite obwaltenden Verschuldens verpflichtet (§ 92 BinnSchG a.F., § 736 Abs. 1 HGB, § 738 HGB a.F.), während

sich die Schadensverteilung unter den schuldigen Schiffsführern nach § 254 Abs. 1 BGB richtet. Dabei sind die Grundsätze zu beachten, wie sie in dem Senatsurteil vom 29. Juni 1959 - II ZR 3/58 (LM a.a.O. Nr. 3 = VersR 1959, 608, 612/613) für die Schadensverteilung unter mehr als zwei schuldigen Schiffen eingehend dargestellt sind. Danach ist zunächst jeweils im Verhältnis vom Geschädigten zu jedem einzelnen Schädiger das mitwirkende Verschulden des Geschädigten und damit die Schadensersatzpflicht des Schädigers besonders festzustellen. Sodann sind die Einzelabwägungen mit einer aus der Gesamtschau gewonnenen Gesamtabwägung zu verknüpfen. Letztere bildet gleichzeitig den Verteilungsmaßstab für die Schiffseignerhaftung nach § 92 BinnSchG a.F., § 736 Abs. 1 HGB. Vorliegend kann der Senat die gebotenen Abwägungen selbst vornehmen, da alle insoweit bedeutsamen Tatsachen feststehen:

a) Im Verhältnis zwischen den Schiffsführern des Schleppbootes "Geri" und des SK "G■■■■■■ M■■■■■■" (Beklagter zu 2) ist die Schuld mit 2 : 1 ($\frac{2}{3}$: $\frac{1}{3}$) zu verteilen. Maßgebend hierfür ist, daß es in erster Linie Sache des Schiffsführers des Bootes als Führer des Schleppzuges war, durch einen richtigen Kurs für eine sichere Fahrt der Anhänge zu sorgen. Auch hat der Schleppzugführer dadurch, daß er diese Pflicht verletzte, erst die Gefahrenlage geschaffen, in der sich der Schiffsführer des SK "G■■■■■■ M■■■■■■" falsch verhielt. Dessen Mitverschulden muß jedoch mit $\frac{1}{3}$ angesetzt werden, weil er den Tiefgang seines Fahrzeugs genau kannte und es deshalb für ihn besonders nahe lag, für ein genügendes Abbleiben der Anhänge von dem Emmericher Grund zu sorgen, zumal sein Fahrzeug steuerbords hing und damit dem Grund am nächsten war.

An dieser Beurteilung würde sich entgegen der Ansicht der Revision nichts ändern, falls der Beklagte zu 2, wie der Kläger behauptet hat, den Tiefgang seines Fahrzeugs gegenüber dem Schleppzugführer um 4 cm zu gering angegeben und vor der Grundberührung das Ruder des SK "G[REDACTED] M[REDACTED]" nicht bedient haben sollte. Denn beide Umstände würden weder den Schleppzugführer in einer Weise ent- noch den Beklagten zu 2 so belasten, daß sich deshalb zwischen ihnen eine andere Schuldverteilung rechtfertigen ließe, zumal der Vorwurf, ein stärkeres Abgehen der beiden Anhänge von dem Emmericher Grund nicht veranlaßt zu haben, auch eine etwaige Untätigkeit des Beklagten zu 2 am Ruder seines Fahrzeugs umfassen würde.

b) Im Verhältnis zwischen den Schiffsführern des Schleppbootes "Geri" und des SK "L[REDACTED]" erscheint eine Schuldverteilung von 4 : 1 ($4/5 : 1/5$) angemessen. Auch insoweit fällt der Fehler des Schleppzugführers, einen falschen Kurs gesteuert und dadurch die Gefahrenlage, in der es zu den Havarien kam, erst herbeigeführt zu haben, ganz erheblich ins Gewicht. Demgegenüber wiegt das Verschulden des Beklagten zu 4 wesentlich geringer. Zwar trifft auch ihn der Vorwurf, nicht dafür gesorgt zu haben, daß die Anhänge stärker von dem Grund abblieben. Ihn entlastet jedoch - im Gegensatz zu dem Beklagten zu 2 - , daß gerade der Führer des SK "G[REDACTED] M[REDACTED]", der durch den Kurs des Bootes "Geri" und den eigenen Tiefgang stark gefährdet war und der deshalb besonderen Anlaß gehabt hätte, mit großer Sorgfalt zu navigieren, eine derartige Maßnahme nicht für erforderlich hielt und mit einem Kurs in der Kiellinie des Bootes einverstanden war.

c) Aus dem Ergebnis der beiden Einzelabwägungen mit 2 : 1 und 4 : 1 folgt für die Gesamtabwägung das Verhältnis 4 : 2 : 1. Das bedeutet, daß der Kläger 4/7 der streitigen Schäden selbst zu tragen hat, während er sie im übrigen von den Beklagten zu 2 und zu 4 ersetzt verlangen kann, von dem Beklagten zu 2 jedoch nicht mehr als 1/3 und von dem Beklagten zu 4 nicht mehr als 1/5.

d) Da, wie bereits erwähnt, die Gesamtabwägung von 4 : 2 : 1 gleichzeitig der Verteilungsmaßstab für die Eignerhaftung der Beklagten zu 1 und zu 3 ist, ergibt sich insgesamt folgende Schadensersatzpflicht der Beklagten:

Beklagte zu 1	zu 2/7,)	im Rahmen der §§ 4, 114 BinnSchG,
Beklagte zu 3	zu 1/7,)	
Beklagter zu 2	zu 1/3,)	zusammen nicht mehr als 3/7.
Beklagter zu 4	zu 1/5,)	

Dabei besteht zwischen den Beklagten folgende gesamtschuldnerische Haftung:

Beklagte zu 1 und zu 2	zu 2/7,
Beklagte zu 3 und zu 4	zu 1/7,
Beklagte zu 2 und zu 4	zu 1/5.

Diese gründet sich darauf, daß eine gesamtschuldnerische Haftung (§ 840 BGB) jeweils vorliegt zwischen Eigner und Schiffsführer jedes einzelnen schädigenden Fahrzeugs sowie zwischen den Schiffsführern aller schädigenden Fahrzeuge, stets allerdings nur in Höhe des niedrigsten Bruchteils der einzelnen Schadensersatzansprüche.

5. Demnach war - unter teilweiser Abänderung der klagabweisenden Urteile der Vorinstanzen - der Klagsanspruch im Rahmen der vorstehend aufgeführten Quoten dem Grunde nach für gerechtfertigt zu erklären. Außerdem waren dem Kläger, der bereits jetzt zu 4/7 unterlegen ist, die Kosten des Rechtsstreits einschließlich der außergerichtlichen Kosten der Streithelferin der Beklagten zu 4/7 aufzuerlegen. Über die weiteren Kosten des Rechtsstreits wird das Rheinschiffahrtsgericht zu befinden haben, an das die Sache zur Verhandlung und Entscheidung über den Betrag des Klagsanspruchs, soweit er dem Grunde nach gerechtfertigt ist, zurückzuverweisen war.

Fleck

Dr. Bauer

Dr. Kellermann

Dr. Tidow

Richter am BGH Bundschuh
ist ortsabwesend und kann
daher nicht unterschreiben.

Fleck