

28

2017 033

Nachschlagewerk: ja
BGHZ: nein

ZPO § 253 Abs. 2 Nr. 2; BGB § 209

Ist nur ein Teil eines Gesamtschadens, dessen Betrag sich aus Einzelforderungen zusammensetzt, mit der Klage geltend gemacht, so ist die Klage bei Vorliegen der sonstigen Voraussetzungen auch dann wirksam und damit die Verjährung unterbrechend erhoben, wenn nicht nur die Aufgliederung des Klageantrages auf die Einzelforderungen, sondern auch die Bezifferung der Einzelforderungen erst nach Ablauf der Verjährungsfrist im Laufe des Rechtsstreits vorgenommen wird (Ergänzung zu BGH VersR 1959, 835 = NJW 1959, 1819).

BGH, Urt. v. 22. Mai 1967 - II ZR 87/65 - Rheinschifffahrtsgericht St. Goar
Rheinschifffahrts-
obergericht Köln

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 87/65

URTEIL

Verkündet am

22. Mai 1967

Heil,

Justizobersekretär

in dem Rechtsstreit

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

1. F[REDACTED]-Versicherungs-AG, vertreten durch Alfred H[REDACTED]
Vorstand; Prosper Graf zu C[REDACTED], Vorsitzender;
Dr. Walter B[REDACTED], Dr. Claus Fe[REDACTED], Ralf Ho[REDACTED],
Dr. Paul M[REDACTED], Werner S[REDACTED], Dr. Rudi T[REDACTED],
2. A[REDACTED]-Versicherungs-AG, vertreten durch Dr. Dr.h.c.
Günter He[REDACTED], Vorstand; Alfred H[REDACTED], Vorsitzender;
Dr. Gerd Mü[REDACTED], Ernst Me[REDACTED], Dr. Werner Br[REDACTED], Rudolf
Wilhelm E[REDACTED], Dr. Heinrich Ha[REDACTED], Martin He[REDACTED],
Prof. Dr. Heinz Mü[REDACTED]-L[REDACTED], Dr. Rudolf O[REDACTED], Karl-
Friedrich von Sc[REDACTED], Dr. Henning W[REDACTED], Dr. Hans-
Herbert Wi[REDACTED], Dr. Heinz Br[REDACTED], Friedrich Kurt K[REDACTED],

Klägerinnen und Revisionsklägerinnen,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. h.c. H. [REDACTED] -

gegen

1. die Firma Leonhard Le[REDACTED] GmbH, Reederei, Ma[REDACTED] La[REDACTED]-
[REDACTED]str. [REDACTED], vertreten durch ihren Geschäftsführer,
dasselbst,
2. den Schiffsführer Friedrich Sch[REDACTED], zu laden zu Händen
der Firma Le[REDACTED] GmbH,
3. den Lotsenkandidaten Ernst Ludwig G[REDACTED], Ka[REDACTED], Ba[REDACTED]str. [REDACTED],

Beklagte und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

4. die Firma Schw[REDACTED] KG in St. Go[REDACTED], He[REDACTED]str. [REDACTED], vertreten
durch ihren persönlich haftenden Gesellschafter Josef Schw[REDACTED]
5. den Kapitän Norbert Schm[REDACTED], zu laden bei der Firma
Schw[REDACTED] KG,

Beklagte und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -.

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 22. Mai 1967 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Dr. Fischer und der Bundesrichter Dr. Nörr, Dr. Bukow, Dr. Schulze und Fleck

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Klägerinnen wird das Urteil des Rheinschiffahrtsobergerichts in Köln vom 8. Januar 1965 im Kostenpunkt aufgehoben und werden das bezeichnete Urteil sowie das Urteil des Rheinschiffahrtsgerichts St. Goar vom 22. Januar 1964 teilweise geändert und neu gefaßt, soweit sie die Beklagten zu 1 bis 5 betreffen und soweit die Beklagten zu 1 bis 3 nicht bereits durch das Urteil des Rheinschiffahrtsobergerichts zur Zahlung von 5 666,66 DM nebst 4 % Zinsen hieraus seit dem 30. August 1962 verurteilt worden sind.

Der Klageanspruch ist dem Grunde nach gerechtfertigt gegenüber den Beklagten zu

1	in Höhe von	$\frac{2}{9}$	} des Schadens abzüglich der Bergungskosten,	
2	"	"		$\frac{1}{4}$
3	"	"		$\frac{1}{4}$
4	"	"	$\frac{1}{9}$	} des Schadens einschließlich der Bergungskosten.
5	"	"	$\frac{1}{7}$	



Die Beklagten haften jeweils in Höhe ihrer Quote den Klägerinnen als Gesamtschuldner, haben jedoch zusammen nicht mehr als 1/3 des Schadens den Klägerinnen zu ersetzen.

Im übrigen wird die Klage gegen die Beklagten zu 1 bis 5 abgewiesen.

Zur Verhandlung und Entscheidung über den Betrag des Klageanspruchs, soweit er dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt worden ist, wird die Sache an das Rheinschiffahrtsgericht St. Goar zurückverwiesen, dem auch die Entscheidung über die Kosten des Berufungs- und Revisionsverfahrens übertragen wird.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Am 7. März 1961 ging der Motorschlepper "P [REDACTED] 2" (585 PS), der bei den Klägerinnen versichert war, auf dem Rhein am kleinen Lorcher Werth bei km 538,0 unter. Die Klägerinnen machen wegen ihres hierdurch entstandenen Schadens die Beklagten in Höhe von 52 864,32 DM verantwortlich. Zum Unfall kam es, als der von "P [REDACTED] 2" geführte Schleppzug einen von dem MSchl "Burg K [REDACTED]" geführten Schleppzug auf der Bergfahrt überholte.

"P [REDACTED] 2" zog zusammen mit dem MSchl "H [REDACTED]" (500 PS) den beladenen Kahn "I [REDACTED] 3" im sogenannten Ochsengespann. "H [REDACTED]" fuhr auf der Steuerbordseite

von "P [REDACTED] 2", jedoch um eine halbe Bootslänge zurückversetzt. In gleicher Weise wurde der Kahn "L [REDACTED] 1" (1363 t, 80 m lang, 9,50 m breit, auf 2,53 m abgeladen) von den Booten "Burg K [REDACTED]" (400 PS) und "St. G [REDACTED]" (350 PS) geschleppt, wobei der Strang von "Burg K [REDACTED]" zur Backbordseite und der Strang von "St. G [REDACTED]" zur Steuerbordseite des Kahnese ging.

Die Beklagte zu 1 ist Eignerin des Kahnese "L [REDACTED] 1"; sein Führer war der Beklagte zu 2, Lotse auf dem Kahn war der Beklagte zu 3. Das Boot "Burg K [REDACTED]" gehört der Beklagten zu 4 und wurde vom Beklagten zu 5 geführt.

Während der Pionier-Schleppzug rechtsrheinisch den K [REDACTED]-Schleppzug auf dessen Backbordseite überholte, geriet "P [REDACTED] 2" bei der bei etwa km 538,0 liegenden roten Boje nach Steuerbord, kam vor die Steven von "H [REDACTED]" und "L [REDACTED] 1" zu liegen und sank. Seine Mannschaft rettete sich auf das Boot "H [REDACTED]" und den Kahn "L [REDACTED] 1".

Zur Zeit des Unfalls befanden sich noch weitere Schiffe im Revier. Linksrheinisch fuhren die Motorschiffe "Stadt K [REDACTED]", "T [REDACTED]" und "G [REDACTED]" zu Berg. Zu Tal kamen ebenfalls an der Steuerbordseite der am Werth zu Berg fahrenden Schleppzüge das TMS "Esso H [REDACTED]" und das MS "H [REDACTED]".

Der Wasserstand am Tage des Unfalls betrug nach Kauber Pegel 2,41 m.

Von dem durch den Untergang des Bootes "P [REDACTED] 2" entstandenen Schaden haben die Klägerinnen zunächst die

aufgewendeten Bergungskosten von 17 000 DM eingeklagt. In ihrem bei Gericht am 29. Dezember 1962 eingegangenen Schriftsatz vom 28. Dezember 1962, der den Beklagten am 11. Januar 1963 zugestellt wurde, haben sie ihre Klage um 35 864,32 DM auf 52 864,32 DM erhöht. In einem späteren Schriftsatz haben sie ihren Schaden wie folgt spezifiziert:

Bergungskosten	17 000,-- DM
Hilfeleistung Schnaas	77,50 DM
Interventionskosten	214,90 DM
Expertisekosten	1 234,55 DM
Expertisekosten "St. G [REDACTED]"	40,-- DM
Expertisekosten "L [REDACTED] 1"	118,60 DM
Schaden laut Taxe (einschließlich des Habeschadens der Matrosen Ko [REDACTED] und Rö [REDACTED] und der Reederei)	<u>60 610,93 DM</u>
	79 296,48 DM.

Von diesem Gesamtbetrag haben sie mit dem erhöhten Klageantrag zwei Drittel geltend gemacht.

Das Rheinschiffahrtsgericht hat die Klagen gegen die Schiffseigner von "L [REDACTED] 1" und "Burg K [REDACTED]" zur Hälfte, gegen die Führer dieser Schiffe und den Lotsen von "L [REDACTED] 1" zu 3/4 dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt und im übrigen die Klage abgewiesen. Die ursprünglich auch gegen den Schiffer von "St. G [REDACTED]" erhobene Klage hat das Rheinschiffahrtsgericht ganz abgewiesen; insoweit ist das Urteil rechtskräftig.

Das Rheinschiffahrtsobergericht hat Schiffseigner, Schiffsführer und Lotsen von "L [REDACTED] 1" zur Zahlung von

5 666,66 DM (1/3 der Bergungskosten) nebst Zinsen verurteilt, im übrigen die Klagen abgewiesen.

Mit der Revision wollen die Klägerinnen unter Aufhebung des Berufungsurteils, soweit zu ihrem Nachteil erkannt ist, die Wiederherstellung des erstrichterlichen Urteils erreichen. Die Beklagten bitten um Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe:

I. Klage gegen Eigner und Besatzung von "L [REDACTED] 1"
(Beklagte zu 1 bis 3)

1. Das Berufungsgericht hat ein den Unfall herbeiführendes Verschulden von Führer und Lotsen des Kahn "L [REDACTED] 1" darin gesehen, daß der Kahn an seiner Backbordseite dem überholenden P [REDACTED]-Schleppzug nicht so viel Raum gelassen habe, wie dies möglich gewesen sei (§ 43 Nr. 3 RhSchPVO). Der Kahn sei hinter dem backbords befindlichen Boot "Burg K [REDACTED]" gefahren, wenn er nicht sogar noch weiter hinaus gelegen habe. Schon auf das erste Überholsignal des Bootes "P [REDACTED] 2" hin hätte sich der Kahn mindestens hinter das steuerbords ziehende Boot "St. G [REDACTED]" setzen müssen. Infolge seiner fehlerhaften Fahrweise sei der Kahn, während ihn die Boote "P [REDACTED] 2" und "H [REDACTED]" überholten, nach Backbord gekommen und habe das Boot "H [REDACTED]" berührt; diese Backbordbewegung sei möglicherweise auf eine von den überholenden Booten in dem flachen Wasser ausgehende Einwirkung auf den Kahn zurückzuführen,

die durch das vom Kahn unterlassene Ausweichen nach Steuerbord begünstigt worden sei. Die Berührung des Kahnes mit "H [REDACTED]" habe dazu geführt, daß "H [REDACTED]" an das Achterschiff von "P [REDACTED] 2" gestoßen, hierdurch "P [REDACTED] 2" herumgefallen und vor den Steven von "I [REDACTED] 1" geraten sei.

Die Hauptschuld an dem Unfall treffe aber die Schiffsführung von "P [REDACTED] 2". Bei der Verkehrslage und dem an der schmalsten Stelle nur 130 m breiten Fahrwasser sei ein unzweifelhaft hinreichender Raum für das Überholen (§§ 37 Nr. 1, 42 Nr. 1 RhSchPVO) nicht vorhanden gewesen. Jedenfalls sei eine Fortsetzung des Überholmanövers nicht statthaft gewesen, nachdem der bei Beginn des Überholens noch ausreichende Seitenabstand sich zunehmend verringert habe. Die Haftung der Beklagten zu 1 bis 3 sei daher auf ein Drittel der Bergungskosten, nämlich 5 666,66 DM zu beschränken.

Hinsichtlich der übrigen von den Klägerinnen erhobenen Schadensersatzansprüche greife die von den Beklagten erhobene Einrede der Verjährung durch; der Schriftsatz der Klägerin vom 28. Dezember 1962, mit dem die Klage erhöht worden sei, entspreche nicht dem Erfordernis des § 253 Abs. 2 Nr. 2 ZPO und habe daher die mit dem Schluß des Jahres 1962 ablaufende Verjährungsfrist des § 117 Nr. 7 BSchG nicht unterbrochen.

2. Mit Recht wendet sich die Revision gegen die Ansicht des Berufungsgerichts, die Schadensersatzansprüche der Klägerinnen seien - mit Ausnahme des Anspruchs auf Ersatz der Bergungskosten, über den bereits rechtskräftig entschieden ist - verjährt.

11

Richtig ist, daß nur eine wirksam erhobene Klage die Verjährung unterbricht (§ 209 Abs. 1 BGB). Dazu gehört u.a., daß die Klageschrift die bestimmte Angabe des Gegenstandes und des Grundes des erhobenen Anspruchs sowie einen bestimmten Antrag enthält (§ 253 Abs. 2 Nr. 2 ZPO). In der bei Gericht am 25. Juli 1962 eingegangenen, den Beklagten am 28. August 1962 zugestellten Klageschrift vom 20. Juli 1962 haben die Klägerinnen den Antrag gestellt, die Beklagten zur Zahlung von 17 000 DM zu verurteilen. Sie haben den Antrag damit begründet, die Beklagten seien für den Schaden verantwortlich, der der Eignerin und den Besatzungsmitgliedern durch den Untergang des Bootes "P [REDACTED] 2" entstanden sei und den die Klägerinnen aus übergegangenem und abgetretenem Recht ersetzt verlangten; von dem hohen Schaden würden zunächst nur die an die Firma gezahlten 17 000 DM für Bergungskosten eingeklagt. Durch die Klage wurde die Verjährung nur hinsichtlich des aufgewendeten Betrages von 17 000 DM für Bergungskosten unterbrochen, da nur in dieser Höhe und mit dieser Begründung ein teilweiser Ersatz des Schadens verlangt wurde. Mit dem vor Ablauf des 31. Dezember 1962 bei Gericht eingegangenen und den Beklagten am 11. Januar 1963, also demnächst (§ 261 b Abs. 3 ZPO) zugestellten Schriftsatz vom 28. Dezember 1962 haben die Klägerinnen den Klageantrag um 35 864,52 DM auf 52 864,32 DM erhöht und gebeten, weiter im Grundverfahren zu verbleiben; sobald eine Grundentscheidung ergangen sei, werde die Höhe des Antrages begründet werden, wozu aber, falls notwendig, auch jetzt schon die Bereitschaft bestünde. Die Erhöhung des Klagebetrages kann nicht anders verstanden werden als daß die Klägerinnen damit einen weiteren Betrag ihres Gesamtschadens, auf den sie be-

reits in der Klageschrift hingewiesen hatten, ersetzt verlangten; denn bei sinngemäßer Auslegung kann sich das "Grundverfahren" nur auf den durch den Schiffsuntergang entstandenen Schaden beziehen, den die Klägerinnen bisher nur hinsichtlich der aufgewendeten Bergungskosten spezifiziert hatten, während sie sich weitere Spezifizierung in dem Schriftsatz vom 28. Dezember 1962 vorbehielten. So haben auch die Parteien und die Vorderrichter den Antrag verstanden. Dagegen kämpft vergebens die Revision der Beklagten zu 4 und 5 an. Über den Sachverhalt, aus dem die Klägerinnen ihre weiteren Ansprüche herleiteten, waren sich die Beklagten im klaren, da er sich aus der Klageschrift ergibt, auf die in dem Schriftsatz vom 28. Dezember 1962 durch das Wort "Klageantrag" Bezug genommen ist. Es war ihnen mitgeteilt, daß es sich um den hohen durch den Schiffsuntergang entstandenen Schaden handelt. Nach der Lebenserfahrung war es selbstverständlich, daß hierdurch nicht nur ein Aufwand für Bergungskosten geleistet werden mußte, sondern daß auch das Schiff und die Habe der Besatzungsmitglieder und der Reederei Schäden erlitten hatten und Nutzungsverlust für die Reparaturzeit eingetreten war; ebenso war es klar, daß hierdurch Nebenkosten, insbesondere Interventions- und Expertisekosten entstanden. Allerdings waren diese Schäden nicht spezifiziert, insbesondere ihre Höhe im einzelnen nicht angegeben. Die Angabe der Höhe der einzelnen Schadensposten war aber für eine wirksame Klageerhöhung nicht erforderlich. Zur Unterbrechung der Verjährung genügt eine wirksame Klage oder Klageerhöhung. Eine solche liegt vor, wenn der Sachverhalt, der dem Klagebegehren zugrunde liegt, geschildert ist und daraus sich die Rechtsfolge, die in dem Klagebe-

gehören zum Ausdruck kommt, ergeben kann. Ein mangelhafter, insbesondere nicht genügend substantiierter Sachvortrag steht der Wirksamkeit der (erhöhten) Klage nicht entgegen. Die ausreichende Substantiierung, die zum Erlaß eines Urteils erforderlich ist, kann nachgebracht werden, wie sich aus den Vorschriften der §§ 139, 268, 278, 529 ZPO ergibt. Es kann dahinstehen, ob die Aufwendungen, die die Klägerinnen als Rechtsfolgerinnen der Schiffseignerin machten, einen einheitlichen Schadensersatzanspruch gemäß § 249 BGB darstellen oder nicht. Zur wirksamen Klageerhöhung bedurfte es nicht der ziffernmäßigen Angabe der einzelnen Forderungen. Mit dieser Rechtsauffassung setzt sich der erkennende Senat nicht in Widerspruch zu dem im VersR 1959, 835 (= NJW 1959, 1819) abgedruckten Urteil des III. Zivilsenats. In dem dort entschiedenen Fall war die Höhe der einzelnen Forderungen in der Klageschrift zwar angegeben, jedoch die Aufgliederung auf den eingeklagten Teilbetrag ebenso wie im vorliegenden Fall nicht vorgenommen. Wenn der III. Zivilsenat in jenem Urteil entsprechend dem dort gegebenen Sachverhalt ausführt, die einzelnen Forderungen seien auch der Höhe nach bestimmt, so ist daraus nicht zu schließen, daß den Erfordernissen des § 253 Abs. 2 Nr. 2 nur dann genügt ist, wenn auch die Höhe der einzelnen Forderungen angegeben ist. Denn die Angabe dieser Höhe gehört zur Substantiierung, die später erfolgen kann; ohne sie wird die Rechtshängigkeit der einzelnen Forderungen nicht in Frage gestellt. Auch der III. Senat hat sich ausdrücklich zu der Auffassung bekannt, daß die Verjährungsfrist auch durch eine unsubstantiierte Klage unterbrochen werden kann. Die Richtigkeit dieser Auffassung ergibt sich auch aus folgender Erwägung:

Ist ein Gesamtschaden, dessen Betrag sich aus Einzelforderungen zusammensetzt, noch nicht zu übersehen, so kann zwecks Unterbrechung der Verjährung auf Feststellung geklagt werden, daß aller Schaden zu ersetzen ist, der auf dem Schadensereignis beruht. Dieser Feststellungsantrag kann der Höhe nach begrenzt werden. Wird eine Klage in dieser Weise erhoben, so werden alle Einzelforderungen rechtshängig, wobei der Kläger später, wenn er zur Leistungsklage übergeht, für die Schlüssigkeit seiner Klage substantiiert darlegen kann und darlegen muß, in welcher Höhe die Einzelforderungen für den Klageantrag herangezogen werden oder ob und in welcher Höhe die einzelnen Forderungen im Eventualverhältnis geltend gemacht werden. Wenn diese Rechtslage bei der Feststellungsklage besteht, so kann sie bei der Leistungsklage nicht anders sein, da der Streitgegenstand der Leistungsklage den der Feststellungsklage umfaßt.

Die Klägerinnen haben im Laufe des Rechtsstreits die einzelnen Beträge, aus denen sich die Klageforderung zusammensetzt, beziffert. Es war ihnen unbenommen, in ihrer Schadensaufstellung den Nutzungsverlust nicht geltend zu machen; der ursprünglich ebenfalls rechtshängig gewordene Anspruch auf Nutzungsverlust ist damit als Streitgegenstand ausgeschieden. Ebenso war es den Klägerinnen unbenommen, die Einzelforderungen einschließlich der zunächst in voller Höhe verlangten Bergungskosten wegen ihres mitwirkenden Verschuldens an dem Unfall nur in Höhe von zwei Dritteln geltend zu machen. Darin liegt keine teilweise Klagerücknahme hinsichtlich der Bergungskosten, sondern nur eine anderweitige Verrechnung.

Bei dieser Rechtslage braucht zu der Ansicht der Revision, nicht die kurze Verjährungsfrist des § 117 Nr. 7 BSchG, sondern die dreijährige Verjährungsfrist des § 852 BGB sei für den Klageanspruch maßgebend, nicht Stellung genommen zu werden.

3. Das Berufungsgericht hat bei der Entscheidung über die Bergungskosten, die von den Beklagten zu 1 - 3 nicht angefochten ist, den Sachverhalt ohne Rechtsfehler festgestellt und zutreffend angenommen, daß die Besatzung des Kahnes "L [REDACTED] 1" den Unfall schuldhaft mitverursacht habe, während das Verschulden der Führung von "P [REDACTED] 2" erheblich überwiege. Wenn auch das Berufungsgericht, wie im Urteil ausgeführt ist, eine "sachliche Entscheidung" nur hinsichtlich der Bergungskosten getroffen hat, so beruht diese Einschränkung doch nur darauf, daß es wegen des übrigen Schadens (rechtsirrig) die Einrede der Verjährung für begründet erachtet hat. Nach dem festgestellten Sachverhalt ist die gegen die Beklagten zu 1 bis 3 gerichtete Klage auch hinsichtlich des übrigen Schadens zur Endentscheidung reif (§ 565 Abs. 3 Nr. 1), die hier in der Form der Vorabentscheidung nach § 304 ZPO zu ergehen hat. Das gilt auch hinsichtlich der Habeschäden der Matrosen K [REDACTED] und R [REDACTED], da die Abtretung ihrer Ansprüche an die Klägerin unbestritten ist.

II. Klage gegen Eigner und Schiffsführer von "Burg K [REDACTED]"
(Beklagte zu 4 und 5)

Unbegründet ist der Revisionsangriff gegen die Annahme des Berufungsgerichts, die Herabsetzung der Geschwindigkeit des "Burg K [REDACTED]"-Schleppzuges (§ 44 Nr. 1 RhSchPVO) hätte den Unfall nicht verhindert. Aus Rechts-

gründen kann der Auffassung des Berufungsgerichts, durch die Herabsetzung der Geschwindigkeit wäre die Steuerfähigkeit des Kahnes beeinträchtigt worden, nicht entgegengetreten werden, zumal bei verminderter Geschwindigkeit die von dem überholenden "P [REDACTED] 2"-Schleppzug ausgehende Beeinträchtigung der Fahrweise des Kahnes "L [REDACTED] 1" sich noch verstärkt hätte.

Jedoch kann dem Berufungsgericht nicht gefolgt werden, wenn es meint, ein unfallursächliches Verschulden der Führung von "Burg K [REDACTED]" sei nicht darin zu sehen, daß sie es unterlassen habe, den Führer ihres Anhangkahnes zu einer sachgerechten Navigation anzuhalten (§ 2 Nr. 4 RhSchPVO). Im angefochtenen Urteil wird dies damit begründet, daß die Führung des Kahnes sich vergeblich bemüht habe, den Kahn aus dem flachen Wasser herauszuhalten und sachgerecht zu steuern; daran hätte sich nichts geändert, wenn der Schleppzugführer den Kahn angehalten hätte, weiter nach Steuerbord zu halten. Mit Recht weist die Revision darauf hin, daß diese Ausführungen in Widerspruch stehen mit dem, was im angefochtenen Urteil bei der Würdigung des Verschuldens der Führung des Kahnes "L [REDACTED] 1" dargelegt ist. Dort (BU S. 39 f) ist ausgeführt, der Kahn sei zumindest verpflichtet gewesen, sich hinter das an der Steuerbordseite ziehende Boot "St. G [REDACTED]" zu setzen, und zwar schon dann, als "Pionier 2" die Absicht, an der Backbordseite zu überholen, durch Flagge und Überhol-Schallsignal angezeigt hatte. Dabei geht das Berufungsgericht offensichtlich und zutreffend davon aus, daß bei rechtzeitig gegebenem Steuerbordruder es dem Kahn auch möglich gewesen wäre, sich hinter "St. Goar" zu setzen. War dem aber so, so war der

Schleppzugführer von "Burg K[REDACTED]" auch verpflichtet, rechtzeitig nach dem ersten Überholsignal von "P[REDACTED] 2" seinen Anhangkahn, als dieser nicht Platz machte, zur richtigen Fahrweise anzuhalten, wodurch gleichzeitig erreicht worden wäre, daß die vom Berufungsgericht festgestellte unruhige Fahrweise des Kahnes bei Aufsuchen des tieferen Wassers an Steuerbordseite aufgehört oder sich vermindert hätte. Versprach sich aber der Schleppzugführer von einer solchen Weisung keinen Erfolg, so hätte er, wie das Rheinschiffahrtsgerecht zutreffend ausführt, Sperrsignal geben müssen, da bei der Enge des für das Überholen zur Verfügung stehenden Raumes und der unruhigen Fahrweise des Kahnes "L[REDACTED] 1" das Überholen, dem Schleppzugführer von "Burg K[REDACTED]" erkennbar, gefährlich war. Daran ändert nichts die Schutzbehauptung des Führers von "P[REDACTED] 2", an der Backbordseite des Schleppzuges "Burg K[REDACTED]" sei ausreichend Raum zum Überholen gewesen und der Unfall sei lediglich auf eine unvorhergesehene Backbordbewegung des Kahnes "L[REDACTED] 1" zurückzuführen. Denn wenn dieser Kahn schon unruhig fuhr, mußte erst recht damit gerechnet werden, daß durch Wellenschlag und Sog der Überholenden Schiffe ein Ausscheren herbeigeführt werden konnte.

Auch gegenüber den Beklagten zu 4 und 5 ist die Sache, und zwar hinsichtlich des ganzen Klageanspruchs, nicht nur hinsichtlich der Bergungskosten, zur Endentscheidung in der Form eines Grundurteils reif, da auch die von ihnen erhobene Einrede der Verjährung nicht durchgreift.

III. Abwägung

In Übereinstimmung mit dem Berufungsgericht ist der Senat der Auffassung, daß der Schiffsführer von "P[REDACTED] 2", dessen Verschulden sich die Klägerinnen als Rechtsnachfolgerinnen der Schiffseignerin von "P[REDACTED] 2" anrechnen lassen müssen, durch sein verantwortungsloses Überholen seine nautische Sorgfaltspflicht schwer verletzt hat. Demgegenüber fällt das ursächliche Verschulden der Besatzung des Kahn "L[REDACTED] 1", die versäumt hat, dem fehlerhaften Überholmanöver genügend Rechnung zu tragen, geringer ins Gewicht. Noch geringer ist das Verschulden des Führers von "Burg K[REDACTED]", der es unterlassen hat, seinen Anhangkahn zum richtigen Kurs anzuhalten.

Als angemessen erscheint es, für die Schiffseignerhaftung gemäß § 92 BSchG, § 736 Abs. 1 HGB den Schaden im Verhältnis von

1 ("Burg K[REDACTED]") : 2 ("L[REDACTED] 1") : 6 ("P[REDACTED] 2")

zu verteilen. Hiernach hat die Beklagte zu 1 zwei Neuntel, die Beklagte zu 4 ein Neuntel des Schadens der Klägerinnen, soweit er dem Klageanspruch einschließlich der abgetretenen Forderungen zugrunde liegt und über ihn noch nicht rechtskräftig (hinsichtlich der Bergungskosten) entschieden ist, zu ersetzen.

Unter den gleichen Voraussetzungen haben Führer und Lotse von "L[REDACTED] 1" (Beklagte zu 2 und 3) ein Viertel, Führer von "Burg K[REDACTED]" (Beklagter zu 5) ein Siebentel des Schadens zu ersetzen. Jedoch haben alle Beklagten zusammen nicht mehr als ein Drittel zu ersetzen, während den Klägerinnen zwei Drittel des Schadens selbst zur Last fallen.

18

Die Beklagten haften jeweils innerhalb ihrer Quote als Gesamtschuldner.

Um die Kostenentscheidung zu vereinfachen, erschien es zweckmäßig, die Kostenentscheidung des Berufungsgerichts ganz aufzuheben und die Entscheidung über die Kosten des Berufungs- und Revisionsverfahrens dem Rheinschiffahrtsgericht zu übertragen, an das die Sache zur Verhandlung und Entscheidung im Betragsverfahren zurückzuverweisen war.

Das Rheinschiffahrtsgericht hat die außergerichtlichen Kosten des früheren Beklagten zu 6, Kapitän Lindemann vom Boot "St. G■■■■", der Klägerin auferlegt. Dabei hat es, nachdem die Klage gegen diesen Beklagten rechtskräftig abgewiesen ist, sein Bewenden.

Dr. Fischer Dr. Nörr Dr. Bukow Dr. Schulze Fleck