

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 99/74

URTEIL

Verkündet am

1. April 1976
Kaufmann,
Justizassistentin
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

1. der Le [REDACTED] Aktiengesellschaft Reederei-Spedition-Baggerei, D [REDACTED], Sch [REDACTED]straße [REDACTED], vertreten durch ihre Vorstandsmitglieder Wilhelm Ha [REDACTED], Albert Ge [REDACTED] und Otto H [REDACTED], daselbst,
2. des Schiffsführers Herbert M [REDACTED], B [REDACTED]-Os [REDACTED],
3. des Schiffsführers Johann S [REDACTED], Bo [REDACTED],
Beklagten, Revisionskläger
und Anschlußrevisionsbeklagten,
- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

- die Wi [REDACTED] Transport GmbH, D [REDACTED]-Ru [REDACTED], V [REDACTED]-
Ufer [REDACTED] - [REDACTED], vertreten durch ihre Geschäftsführer Wolfgang
L [REDACTED], Han [REDACTED], Ri [REDACTED]straße [REDACTED] und Hans-Günter T [REDACTED],
Mu [REDACTED]-Ru [REDACTED]-Sp [REDACTED], Krä [REDACTED] [REDACTED],
Klägerin, Revisionsbeklagte
und Anschlußrevisionsklägerin,
- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

Streithelfer der Klägerin:

Firma Gebrüder Re [REDACTED], D [REDACTED]-Ru [REDACTED], Inhaber:
Franz und Wilhelm Re [REDACTED], daselbst,

- Prozeßbevollmächtigte: Rechtsanwälte [REDACTED] und [REDACTED] -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 1. April 1976 durch die Richter Fleck, Dr. Schulze, Dr. Bauer, Dr. Kellermann und Bundschuh

für Recht erkannt:

- I. Die Anschlußrevision der Klägerin gegen das Urteil des Rheinschiffahrtsobergerichts Köln vom 22. Februar 1974 wird zurückgewiesen.
- II. Auf die Revision der Beklagten wird - unter Zurückweisung des Rechtsmittels im Übrigen - das genannte Urteil teilweise geändert und wie folgt gefaßt:
 1. Die Berufung der Klägerin gegen das Urteil des Rheinschiffahrtsgerichts Duisburg-Ruhrort vom 22. Juni 1973 wird zurückgewiesen.
 2. Auf die Berufung der Beklagten wird der Klageanspruch - unter teilweiser Abänderung des genannten Urteils - dem Grunde nach wie folgt für gerechtfertigt erklärt:
 - a) gegenüber der Beklagten zu 1 als Eignerin des SK "Bü[REDACTED]" zu 2/7 und als Eignerin des MS "Hei[REDACTED]" zu 1/7, jeweils im Rahmen der §§ 4, 114 BinnSchG;
 - b) gegenüber dem Beklagten zu 2 zu 1/3;
 - c) gegenüber dem Beklagten zu 3 zu 1/5;die Beklagten zu 2 und 3 haften zusammen jedoch nicht mehr als zu 3/7.
 3. Soweit der Klageanspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt worden ist, besteht zwischen den Beklagten folgende gesamtschuldnerische Haftung:
 - a) den Beklagten zu 1 und 2 zu 2/7;
 - b) den Beklagten zu 1 und 3 zu 1/7;
 - c) den Beklagten zu 2 und 3 zu 1/5.
 4. Die weitergehende Berufung der Beklagten wird zurückgewiesen.

1

- 3 -

5. Die Sache wird, soweit der Klageanspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt worden ist, zur Verhandlung und Entscheidung über dessen Höhe an das Rheinschiffahrtsgericht zurückverwiesen. Diesem wird auch die Entscheidung über die Kosten des Berufungsverfahrens übertragen.

III. Die Entscheidung über die Kosten des Revisionsverfahrens bleibt dem Rheinschiffahrtsgericht vorbehalten.

Von Rechts wegen

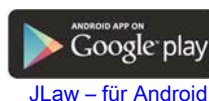
Tatbestand:

Die Klägerin ist Eigentümerin des MS "W[REDACTED]" (80 m lang; 9 m breit; 1.438 t; 750 PS). Die Beklagte zu 1 ist Eignerin oder Ausrüsterin des MS "Hei[REDACTED]" (75 m lang; 8,20 m breit; 1.017 t; 800 PS) und des SK "BU[REDACTED]" (86,50 m lang; 10,08 m breit; 1.496 t). Der Beklagte zu 2 hat den Kahn am 28. Oktober 1971 verantwortlich geführt. Der Beklagte zu 3 war zu diesem Zeitpunkt Schiffer des MS "Hei[REDACTED]".

An dem genannten Tag fuhr MS "W[REDACTED]" mit einer Ladung von 633 t Kohlen auf dem Rhein zu Tal. Gegen 18.30 Uhr - es war bereits dunkel, jedoch die Sicht klar - befand sich das Fahrzeug in der starken Linskrümmung des Stromes oberhalb Gö[REDACTED]. Dort kam ihm rechtsrheinisch das leere MS "Hei[REDACTED]" entgegen, das auf langem Strang den mit 647 t Salz beladenen SK "BU[REDACTED]" schleppte. Der Schleppzug war dabei, zwei Einzelfahrer zu überholen, die sich nahe an den rechtsrheinischen Kribben hielten. Etwas unterhalb war ein weiterer Bergschleppzug im Revier. Dieser bestand aus dem SB "Har[REDACTED]" der Streithelferin der Klägerin mit SK "An[REDACTED]" im Anhang.



[JLaw – Gesetze und Urteile](#)
Kostenlos
Über 200 Gesetze
Über 100.000 Urteile
[\(mobile App\)](#)



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

Er fuhr nahe der linken Grenze der etwa 150 m breiten Fahrrinne (Strombreite: 250 m) und befand sich mit SB "Har[REDACTED]" etwa auf Höhe von SK "Bü[REDACTED]". Da MS "Hei[REDACTED]" dem Talfahrer das - von diesem auch erwiderte - weiße Funkellicht zeigte, fuhr MS "W[REDACTED]" an der Steuerbordseite des MS "Hei[REDACTED]" vorbei. Unmittelbar danach lief MS "W[REDACTED]" über den Schleppstrang des "Hei[REDACTED]"-Schleppzuges und stieß etwa 50 m aus dem rechten Ufer mit der Backbordseite gegen den St[REDACTED] von SK "Bü[REDACTED]". Hierdurch wurden beide Fahrzeuge erheblich beschädigt.

Die Klägerin verlangt ihren Kollisionsschaden von den Beklagten ersetzt. Nach ihrer Darstellung haben die Beklagten zu 2 und 3 den Zusammenstoß verschuldet, weil SK "Bü[REDACTED]" so weit nach Steuerbord aus dem Kurs des MS "Hei[REDACTED]" herausgelegen habe, daß MS "W[REDACTED]" nicht an der Steuerbordseite des Anhangs vorbeifahren können. Infolgedessen sei der Talfahrer gezwungen gewesen, über den Schleppstrang des "Hei[REDACTED]"-Schleppzuges zu laufen und eine Backbordbegegnung mit SK "Bü[REDACTED]" zu versuchen. Das sei nicht mehr geglückt. Die Klägerin hat beantragt, die Beklagten als Gesamtschuldner zur Zahlung von 82.898,45 DM nebst Zinsen zu verurteilen, die Beklagte zu 1 lediglich dinglich mit SK "Bü[REDACTED]" und MS "Hei[REDACTED]" sowie im Rahmen des § 114 BinnSchG auch persönlich haftend.

Die Beklagten haben Klagabweisung beantragt. Sie haben behauptet: SK "Bü[REDACTED]" sei MS "Hei[REDACTED]" ordnungsgemäß gefolgt. Der Kahn habe lediglich in der üblichen Weise das Schraubenwasser des Bootes etwas nach Steuerbord freigefahren. MS "W[REDACTED]" hätte deshalb gefahrlos an der Steuerbordseite des SK "Bü[REDACTED]" passieren können. Daß der Talfahrer das weisungswidrig unterlassen habe, beruhe offenbar darauf, daß er sich

infolge der Dunkelheit, der Stromkrümmung und zahlreich vorhandener Lichter nicht zurechtgefunden habe, zumal sein Schiffsführer Li durch einen Sehfehler behindert gewesen sei, auch kein Patent habe vorweisen können.

Die Beklagte zu 1 hat SK "Bü" und MS "Hei" in Kenntnis der Klageforderung zu neuen Reisen ausgesandt.

Das Rheinschiffahrtsgericht hat die Klage dem Grunde nach teilweise für berechtigt angesehen und im einzelnen erkannt:

"Der Klageanspruch ist wie folgt dem Grunde nach gerechtfertigt:

Die Beklagte zu 1 haftet dinglich mit SK 'Bü' für 4/9 der Schäden und dinglich mit MS 'Hei' für 1/3 der Schäden sowie mit diesem Maßstab im Rahmen des Binnenschiffahrtsgesetzes auch persönlich. Der Beklagte zu 2 haftet zu 2/3. Der Beklagte zu 3 haftet zu 3/5. Die Beklagten zu 1 bis 3 haften als Gesamtschuldner bis zu 1/3, während die Beklagten zu 2 und 3 bis zu 3/5 als Gesamtschuldner haften.

Die weitergehende Klage wird abgewiesen."

Das Rheinschiffahrtsobergericht hat die Berufungen der Parteien zurückgewiesen. Mit der Revision, deren Zurückweisung die Klägerin und die Streithelferin beantragen, erstreben die Beklagten die vollständige Abweisung der Klage. Demgegenüber verfolgt die Klägerin mit der Anschlußrevision den abgewiesenen Teil der Klage weiter.

Entscheidungsgründe:

I. Nach Ansicht des Berufungsgerichts haben der Beklagte zu 2 (als Schiffer des SK "Bü[REDACTED]") und der Beklagte zu 3 (als Führer des "Heil[REDACTED]"-Schleppzuges) die Kollision zwischen MS "W[REDACTED]" und SK "Bü[REDACTED]" verschuldet. Zwar sei nach dem Beweisergebnis davon auszugehen, daß für den Talfahrer hinreichend Raum vorhanden gewesen sei, um an der Steuerbordseite des SK "Bü[REDACTED]" vorbei- (und damit zwischen diesem Fahrzeug und SB "Har[REDACTED]" hindurch-)zufahren. Jedoch habe SK "Bü[REDACTED]" mindestens 40 m nach Steuerbord aus dem Kurs des MS "Heil[REDACTED]" herausgelegen. Darin sei ein Verstoß der Beklagten zu 2 und 3 gegen ihre allgemeine nautische Sorgfaltspflicht (§ 1.04 RheinSchPolVO) zu sehen. Dieser sei für die Kollision auch ursächlich gewesen. Denn die Fahrweise des SK "Bü[REDACTED]" habe die Führung des MS "W[REDACTED]" so irritiert, daß diese über den Schleppstrang des "Heilbronn"-Schleppzuges gelaufen sei und eine Backbordbegegnung mit dessen Anhang versucht habe.

Gegen diese Ausführungen wenden sich die Revision und die Anschlußrevision ohne Erfolg:

1. Nach § 6.03 Nr. 1 RheinSchPolVO ist das Begegnen oder Überholen gestattet, wenn das Fahrwasser unter Berücksichtigung aller örtlichen Umstände und des übrigen Verkehrs hinreichenden Raum für die Vorbeifahrt gewährt. Daß das hier nicht der Fall gewesen sein soll, hat die Klägerin in den Vorinstanzen nicht behauptet. Auch läßt sich in dieser Richtung dem angefochtenen Urteil nichts entnehmen. Das alles beachtet die Anschlußrevision nicht, soweit sie meint, die Beklagten zu 2 und 3 hätten nicht nur ihre allgemeine nautische Sorgfaltspflicht verletzt, sondern auch gegen § 6.03 Nr. 1 RheinSchPolVO verstoßen. Auch kommt, sofern die Zulässigkeit eines Überholmanövers

feststeht, eine Beweislastumkehr zum Nachteil des Überholenden nicht in Frage (vgl. BGH, Urt. v. 3. 2. 75 - II ZR 126/73, VersR 1975, 639, 640). Vielmehr ist es Sache desjenigen, die fehlerhafte Durchführung eines Überholmanövers zu beweisen, der daraus Ansprüche gegen das überholende Fahrzeug herleitet (vgl. auch Wassermeyer, Der Kollisionsprozeß in der Binnenschifffahrt, 4. Aufl. S. 202).

2. Nach § 6.04 Nr. 1 RheinSchPolVO müssen beim Begegnen die Bergfahrer unter Berücksichtigung der örtlichen Umstände und des übrigen Verkehrs den Talfahrern einen geeigneten Weg frei lassen. Das ist nach den Ausführungen des Berufungsgerichts vorliegend der Fall gewesen. Ihre gegenteilige Ansicht stützt die Anschlußrevision im wesentlichen auf die Annahme, SK "BÜ[REDACTED]" sei immer weiter nach linksrheinisch bis in die Nähe des "Har[REDACTED]"-Schleppzuges geraten. Diese Annahme findet jedoch in dem angefochtenen Urteil keine genügende Grundlage. Auch hat der Zeuge Ma[REDACTED] etwas Derartiges nicht bekundet. Vielmehr hat er ausgesagt, daß SK "BÜ[REDACTED]" in der Mitte des Rheines gefahren sei, diesen Kurs beibehalten habe, wogegen SK "An[REDACTED]" nach Backbord gehalten und sich dadurch SK "BÜ[REDACTED]" genähert habe. Zudem steht der Anschlußrevision, soweit sie den Beklagten zu 2 und 3 einen Verstoß gegen § 6.04 Nr. 1 RheinSchPolVO vorwirft, entgegen, daß nach den verfahrensrechtlich einwandfreien Ausführungen des Berufungsgerichts selbst nach den Angaben des Schiffsführers Li[REDACTED] von MS "W[REDACTED]" zwischen SK "BÜ[REDACTED]" und dem linksrheinischen "Har[REDACTED]"-Schleppzug ein Durchfahrtsraum von etwa 50 m vorhanden gewesen sein müsse. Ein solcher Raum gestattete es aber MS "W[REDACTED]" ohne weiteres, eine Zwischendurchfahrt vorzunehmen und damit - weisungsgemäß - an der Steuerbordseite des SK "BÜ[REDACTED]" vorbeizufahren. Wieso das wegen der Dunkelheit und der

Stromkrümmung für den Talfahrer riskant gewesen sein soll oder von diesem ein gefährliches Ausweichmanöver nach Backbord erfordert hätte, vermag die Anschlußrevision nicht aufzuzeigen.

3. Der Senat hat bereits in dem Urteil vom 28. Oktober 1965 - II ZR 218/63, VersR 1966, 77, 78 ausgesprochen, daß es einen schwerwiegenden Verstoß des Anhangschiffers gegen die allgemeine nautische Sorgfaltspflicht darstellt, wenn er in der Dunkelheit bei einem bevorstehenden Begegnungsmanöver seinem Boot im Kurs nicht folgt (vgl. auch Urt. v. 29. 6. 59 - II ZR 3/58, LM Nr. 3 zu RheinschiffahrtspolizeiVO v. 4. 12. 54 = VersR 1959, 608, 610). Dieser Satz beruht auf der Überlegung, daß ein Anhang, der aus dem Kurs des Bootes nach der Seite herausliegt, die der Entgegenkommer für die Vorbeifahrt zu benutzen hat, im allgemeinen eine Gefahr für diesen bildet (ebenso Wassermeyer aaO S. 264; vgl. auch Bemm/Kortendick, Rheinschiffahrtspolizeiverordnung 1970 § 1.02 Anm. 5). Denn infolge einer solchen Fahrweise kann der Entgegenkommer zu einer falschen Beurteilung der Lage gelangen und fehlerhaft reagieren. Das gilt vor allem bei Dunkelheit, in der es ohnehin leicht zu - verschuldeten oder unverschuldeten - Fehleinschätzungen und Irrtümern kommen kann. Das alles berücksichtigt die Revision nicht genügend, soweit sie einen Verstoß des Beklagten zu 2 sowie des - als Schleppzugführer für den Kurs des SK "Bü[REDACTED]" ebenfalls verantwortlichen - Beklagten zu 3 gegen § 1.04 RheinSchPolVO verneint. Insbesondere entfällt ein derartiger Verstoß nicht deshalb, weil die Topplichter des MS "Hei[REDACTED]" und des SK "Bü[REDACTED]" deutlich sichtbar und die Schiffskörper trotz Dunkelheit erkennbar gewesen seien. Denn das schloß eine auf der Fahrweise des SK "Bü[REDACTED]" beruhende Täuschung des Talfahrers nicht aus, zumal die Erkennbarkeit von Lichtern allein noch nicht deren richtige Zuordnung verbürgt. Auch ist

es für die rechtliche Beurteilung des Verhaltens der Beklagten zu 2 und 3 bedeutungslos, daß MS "W[REDACTED]" genügend Raum hatte, um an der Steuerbordseite des SK "BU[REDACTED]" vorbeizufahren und die Kollision durch eine Backbordkursänderung hätte vermeiden können. Denn die Führung eines Schiffes, die durch falsches Navigieren eine unklare Lage schafft, wegen der es sodann zur Kollision mit einem anderen Fahrzeug kommt, kann das eigene fehlerhafte Verhalten nicht damit entschuldigen, daß dieses Fahrzeug die Lage bei rechtzeitigem Erkennen und richtigem Handeln hätte meistern können.

II. Nach Ansicht des Berufungsgerichts hat Schiffsführer Linke von MS "W[REDACTED]" den Zusammenstoß seines Schiffes mit SK "BU[REDACTED]" mitverschuldet. Allerdings besage der Umstand, daß er angeblich kein Schifferpatent habe vorlegen können, nichts über seine Fähigkeiten als Schiffsführer. Auch sei daraus nicht zu schließen, daß er ein solches Patent nicht besitze, was von den Beklagten auch nicht behauptet werde. Ferner sei es nicht richtig, daß er wegen eines Sehfehlers eine Fernbrille hätte tragen müssen. Das Gegenteil stehe nach der Bescheinigung des Augenarztes Dr. Ho[REDACTED] vom 28. November 1972 fest. Hingegen sei Li[REDACTED] vorzuwerfen, daß er den Anhang des "Hei[REDACTED]"-Schleppzuges und dessen Lage zu spät erkannt und auf die für ihn unklare Situation zunächst überhaupt nicht reagiert habe, anstatt rechtzeitig die Geschwindigkeit herabzusetzen, den Kurs nach linksrheinisch zu ändern und Schallzeichen zu geben.

Auch diese Ausführungen des Berufungsgerichts halten einer rechtlichen Nachprüfung stand.

1. Das Berufungsgericht hat sich mit den Schlußfolgerungen auseinandergesetzt, welche die Beklagten aus den Angaben gezogen haben, die Schiffsführer Li[REDACTED] von

MS "W[REDACTED]" vor der Wasserschutzpolizei über sein Patent gemacht hat ("Ich besitze das Rheinschifferpatent Nr. [REDACTED]/[REDACTED], ausgestellt am [REDACTED]. [REDACTED]. 50 von der WSD-D[REDACTED], Ersatzausfertigung Nr. [REDACTED]/[REDACTED] vom [REDACTED]. [REDACTED]. 57, für Fahrzeuge mit eigener Triebkraft auf der Strecke von Ma[REDACTED] bis Sp[REDACTED]. Diese Angaben habe ich mir notiert, da mein Patent in Verlust geraten ist. Eine Neuausstellung habe ich bei der WSD-D[REDACTED] beantragt"). Es hat diesen Angaben nicht zu entnehmen vermocht, daß Li[REDACTED] ein Rheinschifferpatent nicht besitze oder seine Fähigkeiten, ein Schiff zu führen, beeinträchtigt seien. Das ist aus Rechtsgründen nicht zu beanstanden.

2. Da Schiffsführer Li[REDACTED], wie dem angefochtenen Urteil zu entnehmen ist, während der Annäherung an den "Hei[REDACTED]"-Schleppzug das Revier mit dem Nachtglas beobachtet hat, spielt die Frage, ob er ansonsten eine Fernsichtbrille hätte tragen müssen und diese abgelegt hatte, weil sich die zahlreichen Lichter im Revier in den Brillengläsern gespiegelt und ihn verwirrt hätten, keine Rolle. Auf die Rüge der Revision, das Berufungsgericht habe zu diesem Punkt die Beweisanträge der Beklagten nicht erschöpft, kommt es danach nicht an.

3. Sollte Schiffsführer Li[REDACTED] - wie die Anschlußrevision dessen Aussage im Verklarungsverfahren entnimmt - erst auf eine Entfernung von 200 m bemerkt haben, daß SK "Bü[REDACTED]" zu MS "Hei[REDACTED]" gehörte, so würde ihn das in keiner Weise entlasten. Li[REDACTED] hatte an den Lichtern des MS "Hei[REDACTED]" bereits auf etwa 1000 m erkannt, daß dieses - rechtsrheinisch entgegenkommende - Fahrzeug einen Anhang besaß und ihm die Weisung erteilte, an der Steuerbordseite des Schleppzuges vorbeizufahren. Da er den Anhang zunächst nicht ausmachen konnte, war die Lage für ihn unklar. Deshalb war er gehalten, mit äußerster Vorsicht zu navigieren. Insbesondere mußte er sofort die Geschwindigkeit von

MS "W[REDACTED]" nachdrücklich vermindern, Achtungsignal geben und durch einen Kurswechsel in den linken Teil des Fahrwassers für einen möglichst großen Sicherheitsabstand zwischen seinem Fahrzeug und dem "Hei[REDACTED]"-Schleppzug sorgen. Das alles hat Li[REDACTED] jedoch unterlassen. Stattdessen ist er, wie seinen Angaben im Verklarungsverfahren zu entnehmen ist, in der rechten Fahrwasserhälfte verblieben, mit einem Seitenabstand von 35 bis 40 m an der Steuerbordseite des MS "Hei[REDACTED]" vorbeigefahren, sodann mit immer noch unveränderter Geschwindigkeit über den Schleppstrang des "Hei[REDACTED]"-Schleppzuges gelaufen, um mit SK "Bü[REDACTED]" entgegen der ihm erteilten und nach § 6.04 Nr. 5 RheinSchPolVO zu befolgenden Weisung eine Backbordbegegnung zu versuchen.

III. Bei der Abwägung der Schwere des auf seiten der Beklagten zu 2 (SK "Bü[REDACTED]") und 3 (MS "Hei[REDACTED]") sowie des Schiffers Li[REDACTED] von MS "W[REDACTED]" obwaltenden Verschuldens (vgl. § 92 BinnSchG a. F., § 736 Abs. 1 HGB) hat sich das Berufungsgericht den Ausführungen des Rheinschiffahrtsgerichts angeschlossen. Dieses hat erwogen:

Im Verhältnis von MS "W[REDACTED]" zu SK "Bü[REDACTED]" erscheine das Verschulden der Kahnführung bedeutend schwerer. Deshalb sei von einem Verhältnis von 1 : 2 zu Lasten des SK "Bü[REDACTED]" auszugehen. Hingegen wiege das Fehlverhalten von MS "Hei[REDACTED]" gegenüber demjenigen der Führung des MS "W[REDACTED]" nur geringfügig schwerer, so daß insoweit eine Quote von 2 : 3 zu Lasten des MS "Hei[REDACTED]" angemessen sei. Hieraus ergebe sich für die Gesamtabwägung des Verschuldens der Führungen von MS "W[REDACTED]", SK "Bü[REDACTED]" und MS "Hei[REDACTED]" ein Verhältnis von 2 : 4 : 3. Demnach habe die Beklagte zu 1 als Eignerin des SK "Bü[REDACTED]" 4/9 und als Eignerin des MS "Hei[REDACTED]" 1/3 der Kollisionsschäden der Klägerin zu

tragen. Außerdem hafteten der Beklagte zu 2 für diese Schäden zu 2/3 und der Beklagte zu 3 in Höhe von 3/5.

Diese Ausführungen lassen nicht erkennen, aus welchen Gründen das schuldhafte Verhalten der Beklagten zu 2 und 3 jeweils schwerer wiegen soll, als die mehrfachen Fehler, die Schiffsführer Li [REDACTED] von MS "W [REDACTED]" begangen hat. Schon deshalb kann das angefochtene Urteil in diesem Punkt keinen Bestand haben. Hinzu kommt, daß das Rheinschiffahrtsgericht bei der Festlegung der vom Berufungsgericht ohne weitere Begründung übernommenen Quoten möglicherweise zum Nachteil der Beklagten zu 2 und 3 angenommen hat, SK "Bü [REDACTED]" habe dem Talfahrer keinen hinreichenden Raum für die Steuerbordbegegnung gelassen, was nach dem angefochtenen Urteil gerade nicht der Fall gewesen ist.

Für die erneute Schuldaabwägung ist es nicht erforderlich, die Sache an das Berufungsgericht zurückzuverweisen. Vielmehr kann der Senat diese selbst vornehmen, weil der Sachverhalt geklärt ist:

1. Im Verhältnis zwischen dem Schiffer Li [REDACTED] von MS "W [REDACTED]" und dem Beklagten zu 2 erscheint eine Schuldquote von 2 : 1 angemessen. Für das wesentlich schwerere Verschulden von Li [REDACTED] ist ausschlaggebend, daß er in eine unklare Lage mit unverminderter Geschwindigkeit hineinfuhr, den Kurs seines Fahrzeugs nicht dorthin verlegte, wo dessen Sicherheitsabstand zu dem "Hei [REDACTED]"-Schleppzug am größten gewesen wäre, selbst die Abgabe eines Achtungsignals unterließ und schließlich - weisungswidrig - an der Backbordseite des SK "Bü [REDACTED]" vorbeizufahren versuchte, obwohl es ihm bei einem verkehrsgerechten Verhalten ohne weiteres möglich gewesen wäre, den Kahn an der Steuerbordseite zu passieren. Demgegenüber fällt bei der Bewertung des Verschuldens des Beklagten zu 2 zwar

ebenfalls nicht unerheblich ins Gewicht, daß es grundsätzlich einen schwerwiegenden Verstoß des Anhangschiffers darstellt, wenn er bei Dunkelheit nach der Seite aus dem Kurs des Bootes herausliegt, die dieses einem Entgegenkommer für die Vorbeifahrt zugewiesen hat. Jedoch entlastet es den Beklagten zu 2 nicht wenig, daß trotz seiner fehlerhaften Fahrweise hinreichend Raum für eine Steuerbordbegegnung mit dem Talfahrer vorhanden war, selbst wenn er so weit aus dem Kurs des MS "Hei[REDACTED]" herausgelegen haben sollte, wie es Schiffsführer Li[REDACTED] bei seiner Vernehmung im Verklarungsverfahren angegeben hat.

2. Im Verhältnis zwischen dem Schiffer Li[REDACTED] von MS "W[REDACTED]" und dem Beklagten zu 3 hält der Senat eine Schuldquote von 4 : 1 für angemessen. Bestimmend für die Schwere des Verschuldens von Li[REDACTED] sind insoweit die gleichen Erwägungen, wie sie vorstehend im Rahmen der Schuldverteilung zwischen Li[REDACTED] und dem Beklagten zu 2 bereits wiedergegeben sind. Hingegen trifft den Beklagten zu 3 lediglich der ganz wesentlich leichter zu bewertende Vorwurf, nicht auch seinerseits für einen richtigen Kurs des SK "Bü[REDACTED]" gesorgt zu haben.

3. Unter Berücksichtigung der vorstehenden Einzelabwägungen ergibt sich für die nunmehr vorzunehmende Gesamtabwägung (vgl. Urt. v. 29. 6. 59 - II ZR 3/58, LM Nr. 3 zu RheinschiffahrtspolizeivO v. 4. 12. 54 = VersR 1959, 608, 613) ein - auch für die Schiffseignerhaftung der Beklagten zu 1 geltender - Verteilungsmaßstab von 4 (MS "W[REDACTED]") : 2 (SK "Bü[REDACTED]") : 1 (MS "Hei[REDACTED]"). Danach hat die Klägerin 4/7 ihres Schadens selbst zu tragen, während die Beklagten für den restlichen Schaden wie folgt haften:

- a) Die Beklagte zu 1 als Eignerin des SK "BU[REDACTED]"
zu 2/7 - im Rahmen der §§ 4, 114 BinnSchG;
- b) die Beklagte zu 1 als Eignerin des MS "Hei[REDACTED]"
zu 1/7 - im Rahmen der §§ 4, 114 BinnSchG;
- c) der Beklagte zu 2 zu 1/3 }
der Beklagte zu 3 zu 1/5 } zusammen nicht
mehr als 3/7.

Dabei besteht gesamtschuldnerische Haftung zwischen

- a) den Beklagten zu 1 und 2 zu 2/7,
- b) den Beklagten zu 1 und 3 zu 1/7,
- c) den Beklagten zu 2 und 3 zu 1/5.

In diesem Umfang war der Klageanspruch dem Grunde nach
für gerechtfertigt zu erklären.

Fleck

Dr. Schulze

Dr. Bauer

Richter am Bundesgerichts-
hof Dr. Kellermann kann
urlaubshalber nicht unter-
schreiben.

Bundschuh

Fleck