

14

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 117/69

URTEIL

Verkündet am

25. Mai 1970

Heil,

Justizhauptsekretär

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

1. der Firma F [REDACTED] AG, B [REDACTED], E [REDACTED]straße [REDACTED],
2. des Schiffsführers Günther S [REDACTED], D [REDACTED],
V [REDACTED]weg [REDACTED],

Beklagte und Revisionskläger,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

den S [REDACTED]-V [REDACTED]-V [REDACTED] a.G., L [REDACTED]
W [REDACTED], Sitz H [REDACTED], M [REDACTED]straße [REDACTED], vertreten durch
die Vorstandsmitglieder Karl K [REDACTED] in H [REDACTED],
Ernst N [REDACTED] in M [REDACTED] und Friedrich S [REDACTED] in
B [REDACTED],

Kläger und Revisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 25. Mai 1970 unter Mitwirkung der Bundesrichter Liesecke, Dr. Schulze, Fleck, Stimpel und Dr. Bauer

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Beklagten wird das Urteil des Rheinschiffahrtsobergerichts Karlsruhe vom 22. Juli 1969 aufgehoben und die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung, auch über die Kosten der Revision, an das Berufungsgericht zurückverwiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Klägerin ist Versicherer des TMS "A●" (79,88 m lang; 9,45 m breit; 1.210 t; 300 PS). Die Beklagte zu 1 ist Eignerin des MS "M●" (67,23 m lang; 8,20 m breit; 905 t; 560 PS). Der Beklagte zu 2 hat MS "M●" am 29. Dezember 1964 verantwortlich geführt.

An dem genannten Tag wendete das leere TMS "A●" auf dem Rhein in Höhe von Niederwalluf über Steuerbord in einem weiten Bogen von etwa 400 m seitlicher Ausdehnung mit beigesezierter blauer Seitenflagge zu Tal. Vor

- 3 -

Beendigung des Wendemanövers stieß das TMS etwa 100 m aus dem linken Ufer mit dem beladen (489 t Schrott) zu Berg kommenden MS "M[REDACTED]" zusammen. Hierbei wurden beide Schiffe beschädigt.

Die Klägerin fordert - aus abgetretenem und übergegangenem Recht - von den Beklagten Ersatz des Unfallschadens der Eignerin des TMS "A[REDACTED]". Diesen beziffert sie auf DM 35.148,--. Sie behauptet: TMS "A[REDACTED]" habe nach zweimaligem Steuerbordwendesignal das Wendemanöver in einem weiten Bogen ausgeführt, weil das rechtsrheinisch zu Berg kommende, zu Beginn des Wendens mindestens noch 350 m entfernte MS "M[REDACTED]" die blaue Seitenflagge gezeigt, mithin von der Talfahrt eine Steuerbordbegegnung verlangt habe. Als TMS "A[REDACTED]" bereits quer in Strommitte gelegen habe, sei auf MS "M[REDACTED]" die blaue Seitenflagge eingezogen und der Kurs nach linksrheinisch geändert worden. Dort sei es sodann zu dem für TMS "A[REDACTED]" unvermeidbaren Zusammenstoß gekommen.

Die Beklagten haben Klagabweisung beantragt. Nach ihren Einlassungen hat TMS "A[REDACTED]" das Wendemanöver ohne vorherige Abgabe von Signalen begonnen, und zwar zu einem Zeitpunkt, als sich MS "M[REDACTED]" lediglich noch 200 m unterhalb befunden habe und bereits in Richtung linkes Ufer gefahren sei.

Die Beklagte zu 1 hat MS "M[REDACTED]" in Kenntnis der Klagforderung zu neuen Reisen ausgesandt.



Das Rheinschiffahrtsgericht hat den Klageanspruch - unter Abweisung im übrigen - dem Grunde nach zur Hälfte für gerechtfertigt erklärt. Das Rheinschiffahrts-obergericht hat erkannt, daß der mit der Klage geltend gemachte Zahlungsanspruch dem Grunde nach in vollem Umfang gerechtfertigt sei. Mit der Revision, deren Zurückweisung die Klägerin beantragt, verfolgen die Beklagten den Antrag auf Klagabweisung weiter.

Entscheidungsgründe:

I. Nach den Darlegungen des Berufungsgerichts kam es allein dadurch zur Kollision, daß der Beklagte zu 2 das Revier nicht gehörig beobachtet, keinen Ausguck zur Wahrnehmung von Schallzeichen aufgestellt und die zulässige Querfahrt des TMS "A●" nicht unterstützt habe. Im einzelnen hat das Berufungsgericht ausgeführt:

TMS "A●" habe bei km 508,2 etwa 100 m aus dem rechten Ufer gebunkert. Anschließend sei das Schiff unter Abgabe eines Steuerbordwendesignals etwa 400 m bergwärts gefahren, um ankommende Talfahrt passieren zu lassen. Danach habe es ein weiteres Steuerbordwendesignal abgegeben und, die blaue Seitenflagge zeigend, Kurs quer über den Strom gehalten. Bei Beginn des Dre-
hens habe sich MS "M■■■■■■" noch mindestens 400 m unterhalb befunden. Dieses Schiff sei zunächst gestreckt in einem Abstand zum rechten Ufer von 100 m zu Berg gefahren. Den Kurswechsel nach Steuerbord habe es bei km 508,2 vorgenommen. In diesem Augenblick habe TMS "A●" bereits gedreht. Die Führung von MS "M■■■■■■"

habe TMS "A●" allerdings erst bemerkt, als sich dieses Fahrzeug - querfahrend - nur noch 80 bis 100 m oberhalb ihres Schiffes befunden habe. Die Kollision sei sodann bei km 508,1 erfolgt. Sie hätte sich selbst nach der Kursänderung des MS "M●" nach Steuerbord noch ohne weiteres vermeiden lassen, wenn die Führung dieses Schiffes das Revier gehörig beobachtet und bei Erkennbarkeit des Manövers von TMS "A●" eine erneute Kursänderung nach Backbord durchgeführt hätte. Hierauf habe TMS "A●" vertrauen dürfen.

II. Die Revision wendet sich gegen diese Ausführungen zunächst mit verfahrensrechtlichen Rügen. Diese greifen überwiegend durch.

1. Ein Verstoß des Berufungsgerichts gegen § 286 ZPO ist darin zu sehen, daß es die - für eine Anwendung des § 49 Nr. 1 RheinSchPVO erhebliche - Feststellung, TMS "Adi" habe bereits gedreht, als MS "M●" den Kurs nach Steuerbord geändert habe, allein mit einem Hinweis auf Aussagen von Zeugen begründet hat, die nach dem Inhalt der Vernehmungsniederschriften Derartiges nicht bekundet haben. Der Zeuge S● hat lediglich erklärt, er habe die beiden Havaristen gesehen, als TMS "A●" bereits quer im Strom gelegen und das mit Steuerbordkurs fahrende MS "M●" zurückgeschlagen habe. Der Zeuge A● hat überhaupt keine Angaben darüber gemacht, welchen Kurs MS "M●" gefahren ist, als er beim Zurückschauen das von ihm zuvor nicht wahrgenommene TMS "A●" quer im Strom bemerkte. Lediglich der Zeuge J● hat zunächst ausgesagt, TMS "A●" habe sich bereits in einem Drehmanöver

befunden, als MS "M[REDACTED]" die blaue Seitenflagge weggenommen und die Kursänderung nach Steuerbord eingeleitet habe. Auf Vorhalt hat er jedoch einräumen müssen, daß ihn erst sein an der Haspel stehender Matrose auf das Einziehen der Flagge und die Kursänderung aufmerksam gemacht, er hierauf das Revier beobachtet und nunmehr das im Wenden begriffene TMS "A●" erblickt habe.

2. Das Berufungsgericht hat weiter § 286 ZPO dadurch verletzt, daß es auf die Aussage des Zeugen F[REDACTED] insoweit nicht eingegangen ist, als dieser bekundet hat, MS "M[REDACTED]" sei mit dem Vorschiff etwa 70 bis 80 m nach Steuerbord von seinem ursprünglich gestreckten Kurs abgewichen gewesen, als TMS "A●" das Wendemanöver eingeleitet habe. Einer Erörterung dieser Aussage hätte es um so mehr bedurft, als ihr das Rheinschiffahrtsgericht gefolgt war. Sollte das Berufungsgericht aber, was das angefochtene Urteil nicht hinreichend erkennen läßt, die Angaben des Zeugen F[REDACTED] für unglaublich gehalten haben, so hätte es sich grundsätzlich durch eine erneute Vernehmung des Zeugen einen unmittelbaren Eindruck von dessen Glaubwürdigkeit verschaffen müssen (vgl. BGH LM Nr. 2, 3 zu ZPO § 398).

3. Schließlich hat das Berufungsgericht die Feststellung, MS "M[REDACTED]" habe sich zu Beginn des Wendemannövers von TMS "A●" mindestens 400 m unterhalb dieses Schiffes befunden, rechtlich nicht einwandfrei begründet.

Das Berufungsgericht stützt diese Feststellung auf die Erwägung, das sich schneller bewegende MS "M [REDACTED]" habe einen weiteren Weg zur Zusammenstoßstelle gehabt als TMS "A [REDACTED]"; für das letztgenannte Schiff stehe aber fest, daß es 400 m querfahrend zurückgelegt habe. Das Berufungsgericht übersieht in diesem Zusammenhang aber folgendes:

Befand sich, wie das Berufungsgericht trotz anderen Vortrags der Klägerin ohne nähere Begründung angenommen hat, die Kollisionsstelle in Höhe von km 508,1, so mußte TMS "A [REDACTED]" vom Beginn des Wendens bis zum Zusammenstoß eine weitere Strecke zurücklegen als MS "M [REDACTED]" von der Einleitung der Kursänderung bis zur Kollision. Dies ergibt sich daraus, daß bei einer gleich großen Seitenbewegung der beiden Schiffe (400 m) die Kursänderung des MS "M [REDACTED]" lediglich 100 m (km 508,2) unterhalb der Höhe des Zusammenstoßes (km 508,1) erfolgt ist, wogegen TMS "A [REDACTED]" das Wendemanöver 300 m (km 507,8) oberhalb der Höhe des Kollisionsortes eingeleitet hat. Im übrigen kann die Größe der Seitenbewegung des TMS "A [REDACTED]" nicht allein Ausgangspunkt für die Berechnung des Abstands der beiden Schiffe zu Beginn des Wendemanövers von TMS "A [REDACTED]" sein. Hierfür ist zumindest weiter eine genaue Kenntnis der Geschwindigkeiten beider Schiffe bis zur Kollision und der jeweiligen Schräglage, in denen sie den Übergang zum linken Ufer ausgeführt haben, erforderlich.

4. Unbegründet ist hingegen die Rüge der Revision, das Berufungsgericht habe bei der Prüfung der Frage,

welches der beiden Schiffe das von ihm durchgeführte Manöver zuerst eingeleitet hat, auch auf die Angaben des Zeugen Jauer (MS "M [REDACTED]") eingehen müssen. Hierzu bestand kein Anlaß, nachdem die Beklagten in der schriftlichen Berufungsbegründung ausgeführt hatten, die Aussagen der Besatzung des MS "M [REDACTED]" brauche man als Beweismittel nicht zu verwerten.

III. Da es für die rechtliche Beurteilung des Verhaltens der Führungen der beiden Havaristen auch darauf ankommt, wie groß deren Abstand bei Einleitung des Wendemanövers des TMS "A [REDACTED]" war und welchen Kurs MS "M [REDACTED]" in diesem Augenblick fuhr, nötigen bereits die dargelegten Verfahrensverstöße dazu, die angefochtene Entscheidung aufzuheben und die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung an das Berufungsgericht zurückzuverweisen. Einer Prüfung der materiellrechtlichen Rügen bedarf es daher nicht. Im Hinblick auf die von der Revision in diesem Zusammenhang erörterten Rechtsfragen erscheint ein Hinweis auf die Ausführungen des Senats in dem zur Veröffentlichung bestimmten Urteil vom 23. Februar 1970 - II ZR 64/69 - angebracht.

Liesecke	Dr.Schulze	Fleck
Stimpel	Dr.Bauer	