

Nachschlagewerk: ja
BGHZ: ja

2017 028

24

ZPO §§ 5, 322 Abs. 2, 546

Gibt das Berufungsgericht der Klage statt und entscheidet es gleichzeitig, daß eine vorsorglich zur Aufrechnung gestellte Gegenforderung nicht besteht, so ist der Beklagte in Höhe der Klageforderung und der aberkannten Gegenforderung beschwert. Für die Berechnung des Wertes des Beschwerdegegenstandes sind also der Streitwert der Klageforderung und der der Gegenforderung in Höhe des aberkannten Betrages zusammenzurechnen (Abweichung vom BGH-Beschluß vom 30. November 1954 V ZR 149/54 WM 1955, 192).

BGH, Urt. v. 1. Juni 1967 - II ZR 130/65 - Rheinschiffahrtsgericht
Duisburg-Ruhrort
Rheinschiffahrtsober-
gericht Köln

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 130/65

URTEIL

Verkündet am

1. Juni 1967
Kaufmann,
Justizangestellte
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

1. der Frau Wwe. Katharina B. in N.,
K.straße,
2. des Schiffseigners Werner B., daselbst, beide zusammen-
geschlossen in der Schiffsgemeinschaft B.
3. des Kapitäns H. S. von MS "C.", p.Adr. Beklagte zu 1)
und 2),

Beklagten und Revisionskläger,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt -

gegen

die Vereniging "O.", Onderlinge Verzekering van Schepen
voor Binnenvaart in G./Holland, E.,

Klägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigte: Rechtsanwälte Dr. und
Dr. - .

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 1. Juni 1967 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Dr. Fischer und der Bundesrichter Dr. Kuhn, Dr. Nörr, Dr. Schulze und Fleck

für Recht erkannt:

Die Revision der Beklagten gegen das Urteil des Rheinschiffahrtsobergerichts in Köln vom 23. April 1965 wird zurückgewiesen.

Die Kosten des Revisionsverfahrens werden den Beklagten als Gesamtschuldern auferlegt.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Bei der Klägerin ist das MS "E[REDACTED]" (997,9 t, 396 PS) gegen Schiffsunfälle versichert. Sie macht mit der Klage auf sie übergegangene Schadensersatzansprüche in Höhe von 12.354,27 hfl nebst Zinsen wegen Schäden aus einer Kollision mit dem MS "C[REDACTED]" (902 t, 67 m lang) geltend. Letzteres gehört den Beklagten zu 1 und 2 und wurde durch den Beklagten zu 3 verantwortlich geführt.

MS "E[REDACTED]" befand sich am 8. Januar 1963 gegen 16 Uhr unterhalb von Rheinberg mit einer Ladung von 220 t auf der Bergfahrt und hielt sich rechtsrheinisch. Das MS "C[REDACTED]" hatte linksrheinisch, am oberen Ende der Rheinberger Verladeanlage, vor Anker gelegen. Bei dem Versuch, über Backbord an Tal zu drehen, geriet "C[REDACTED]" querliegend zum rechten Ufer hinüber, versuchte noch über Steuerbord zu Berg zu wenden, stieß jedoch bei Rhkm 806,1/2 mit dem Backbord-



Vorschiff gegen den Steuerbord-Bug des bis hart an die rechtsrheinischen Kribben ausgewichenen MS "E[REDACTED]".

Die Klägerin hat behauptet, MS "E[REDACTED]" sei von vornherein mit nur geringem Abstand vom rechten Ufer gefahren. MS "C[REDACTED]" habe daher genügend Raum für das Wendemanöver gehabt. Dieses sei aber falsch angelegt gewesen.

Die Beklagten haben ein fehlerhaftes Verhalten des Beklagten zu 3 bestritten und behauptet: MS "C[REDACTED]" habe auf Anweisung des Verlademeisters seinen Liegeplatz räumen und sich weiter unterhalb hinlegen sollen. Zu diesem Zwecke habe das Motorschiff zunächst versucht, sich sacken zu lassen. Da jedoch der Wind genau zu Berg gestanden habe, sei das Manöver nicht ausführbar gewesen. Deshalb habe sich der Beklagte zu 3 nunmehr entschlossen, umzudrehen. Der Matrose habe den Anker gehievt, und der Beklagte habe alsdann vorschriftsmäßig Signal zum Wenden zu Tal über Backbord gegeben. "E[REDACTED]" habe sich noch weit unterhalb der Wendestelle befunden. Als MS "C[REDACTED]" quer zum Strom gelegen habe, sei es durch eine besonders heftige und nicht voraussehbare Windbö gepackt worden. Auch das weitere Wenden habe sich deshalb nicht bewerkstelligen lassen. Wegen des herannahenden Bergfahrers habe man versucht, das Fahrzeug über Steuerbord aufzustrecken. Dabei sei es zum Zusammenstoß gekommen. In der Berufungsinstanz haben die Beklagten geltend gemacht, das MS "E[REDACTED]" hätte auf das angekündigte Wendemanöver des MS "C[REDACTED]" sofort und nachdrücklich die Geschwindigkeit herabsetzen, notfalls anhalten und zurückschlagen müssen.

Die Beklagten haben schon in erster Instanz vorsorglich mit einer angeblichen Schadensersatzforderung wegen der Beschädigung des MS "C[REDACTED]" in Höhe von 8.835,85 DM aufgerechnet.

Die Klägerin ist dem Vorbringen der Beklagten entgegengetreten.

Das Rheinschiffahrtsgericht hat die Klage dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Die Berufung der Beklagten ist ohne Erfolg geblieben. Mit der Revision, um deren Zurückweisung die Klägerin bittet, wollen die Beklagten die Abweisung der Klage erreichen.

Entscheidungsgründe:

I. Die Revision ist statthaft, weil der Wert des Beschwerdegegenstandes 15 000 DM übersteigt. Die Beklagten haben bestritten, daß der Klägerin der geltend gemachte Anspruch von 12.354,27 hfl (= 13.727,45 DM) zusteht. Die Beklagten zu 1 und 2 haben ferner vorsorglich mit einer Gegenforderung von 8.835,85 DM aufgerechnet. Die Beklagten sind zunächst in Höhe der Klageforderung beschwert, da die Klage dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt worden ist. Die Beklagten zu 1 und 2 sind aber weiter in Höhe des Betrages ihrer vorsorglich zur Aufrechnung gestellten Gegenforderung beschwert, da das Berufungsgericht das Bestehen der Gegenforderung verneint hat und im Falle der Rechtskraft des Berufungsurteils das Nichtbestehen der Gegenforderung nach § 322 Abs. 2 ZPO rechtskräftig festgestellt wäre. Denn die Beklagten wären dann - vorausgesetzt, daß im Betragsverfahren die behauptete Höhe des Klageanspruchs festgestellt würde - zur Zahlung der Klagesumme verpflichtet, könnten aber ihrerseits ihre Gegenforderung in der zur Aufrechnung gestellten Höhe nicht mehr geltend machen. Für die Beschwer des Rechtsmittelklägers ist der rechtskraftfähige Inhalt der angefochtenen Entscheidung maßgebend; dieser ist hier die Klageforderung und die zur Aufrechnung gestellte Gegenforderung; beide Beträge sind daher zusammenzurechnen (RG Warn 1929 Nr. 38; Wiczorek ZPO

§ 322 H III b 2; vgl. auch RGZ 161, 167, 171 f). Damit übersteigt der Wert des Beschwerdegegenstandes hinsichtlich der Beklagten zu 1 und 2 den Betrag von 15 000 DM.

Der V. Zivilsenat hat auf Anfrage erklärt, daß er an seiner im Beschluß vom 30. November 1954 V ZR 149/54 (WM 1955, 192) vertretenen Rechtsauffassung für einen Fall der vorliegenden Art nicht festhalte.

Der Beklagte zu 3 ist allerdings nur in Höhe der Klageforderung beschwert, da er für die vom Berufungsgericht aberkannte Gegenforderung sachlich nicht befugt ist. Seine Beschwer beschränkt sich darauf, daß das Berufungsgericht die Klageforderung dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt hat und die Aufrechnung der Beklagten zu 1 und 2, die nach § 422 Abs. 1 S. 2 BGB auch seine Schuld getilgt hätte, nicht hat durchgreifen lassen. Trotzdem ist auch die Revision des Beklagten zu 3 statthaft. Denn es ist anerkanntes Recht, daß die in § 546 Abs. 3 S. 1 ZPO vorgeschriebene Anwendung des § 5 Halbs. 1 ZPO dazu führt, daß bei Einlegung der Revision durch mehrere Streitgenössische Gesamtschuldner der höchste Betrag der Beschwer eines Streitgenossen für alle maßgebend ist, auch wenn für die übrigen bei Einzelberechnung die Revisionssumme nicht erreicht sein würde (BGHZ 23, 333, 339; vgl. RGZ 116, 306, 308 f).

II. 1. Das Berufungsgericht geht von der Zulässigkeit des Wendemanövers des MS "C [REDACTED]" aus. Nach dem Unfallverlauf spreche der Beweis des ersten Anscheins für eine unsachgemäße Durchführung des Wendemanövers. Auch wenn unterstellt werde, daß eine besonders heftige Windbö das wendende Schiff behindert habe, sei der Anscheinsbeweis nicht entkräftet. Denn nach den schon beim ersten Versuch des Sackenlassens gemachten Erfahrungen habe mit einer solchen Behinderung des querliegenden, hoch aus dem Wasser ragenden leeren Schiffs von vornherein gerechnet werden müssen, zumal es unter den

ungünstigen Windverhältnissen fehlerhaft von der Stelle weggedreht gehabt habe. Das Wendemanöver hätte daher in anderer Weise durchgeführt werden müssen.

Ein Verschulden der Führung des MS "E[REDACTED]" sei nicht bewiesen. Sie habe zunächst weder die Geschwindigkeit vermindern noch den Kurs ändern müssen, da das wendende Schiff ausreichenden Platz zum Wenden gehabt habe; dafür hätten mindestens 150 m Strombreite zur Verfügung gestanden. Die Schiffsführung von "E[REDACTED]" habe, zumal als Bergfahrer mit dem Wind im Rücken, nicht wissen können, welche Erfahrungen der Schiffsführer von "C[REDACTED]" bereits vor dem Wendebeginn mit dem Wind gemacht gehabt habe. Als erkennbar geworden sei, daß das wendende Schiff nicht ordnungsgemäß herumkommen würde, habe die Führung von "E[REDACTED]" sofort richtig gehandelt, nämlich abgestoppt und zurückgeschlagen. Die Klageforderung werde daher durch ein Mitverschulden der Führung von MS "E[REDACTED]" nicht gemindert. Auch stehe den beklagten Schiffseignern von "C[REDACTED]" keine Gegenforderung gegen die Klägerin wegen des Schadens zu, den MS "C[REDACTED]" erlitten habe.

2. Die Rüge der Revision, das Berufungsgericht habe übersehen, daß die Zulässigkeit des Wendemanövers nach § 47 Abs. 2 in Verbindung mit § 46 RhSchPVO (Wenden zu Berg) zu beurteilen sei, geht schon deshalb ins Leere, weil das angefochtene Urteil von der Zulässigkeit des Wendemanövers ausgeht.

Die Ansicht der Revision, die Führung von MS "E[REDACTED]" hätte schon bei dem von ihr wahrgenommenen Beginn des Wendemanövers die Geschwindigkeit vermindern oder den Kurs ändern müssen, ist rechtsirrig. Diese Maßnahmen müssen nur getroffen werden, wenn sie nötig sind (§ 46 Nr. 3 RhSchPVO). Eine solche Notwendigkeit lag nach den rechtsfehlerfrei getroffenen Feststellungen des Berufungsgerichts bei Wendebeginn nicht vor.

Der Revision kann auch nicht gefolgt werden, wenn sie

meint, das angefochtene Urteil sei widerspruchsvoll; wenn die Schiffsführung von "C[REDACTED]" die vom Wind drohenden ungewöhnlichen Gefahren von vornherein habe in Rechnung stellen müssen, so könne eine gleiche Verpflichtung für den Schiffsführer von "E[REDACTED]" nicht verneint werden. Bei ihrer Rüge übersieht die Revision die Feststellung des Berufungsgerichts, die Führung von MS "C[REDACTED]" habe schon vor Wendebeginn die besonders ungünstigen Wendeverhältnisse erkannt, während das für die Führung von MS "E[REDACTED]" erst in Erscheinung getreten sei, als das querliegende MS "C[REDACTED]" wegen des Windes das Wenden zu Tal nicht habe vollziehen können. Dieser Feststellung steht die Aussage des Schiffsführers von "E[REDACTED]" nicht entgegen.

III. Hiernach war die Revision mit der Kostenfolge aus § 97 Abs. 1 ZPO zurückzuweisen.

Dr.Fischer

Dr.Kuhn

Dr.Nörr

Dr.Schulze

Fleck