

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 135/67

URTEIL

Verkündet am

24. Februar 1969
Kaufmann,
Justizangestellte
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

1. der D[REDACTED] S[REDACTED]-M[REDACTED] N.V. in R[REDACTED],
W[REDACTED],
vertreten durch den Vorstand, daselbst,

2. des Kapitäns Jakob V[REDACTED] vom Boot "Damco 19"
zu laden zu Händen der Beklagten zu 1,

- Prozeßbevollmächtigter: Beklagten und Revisionskläger,
Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

die van V[REDACTED]'s R[REDACTED] en Transportbedrijf,
Berg en D[REDACTED] über N[REDACTED],
vertreten durch den Directeur, daselbst,

- Prozeßbevollmächtigte: Klägerin und Revisionsbeklagte,
Rechtsanwälte Dr. [REDACTED]
und Dr. [REDACTED] -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 24. Februar 1969 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Dr. Kuhn und der Bundesrichter Dr. Nörr, Dr. Schulze, Stimpel und Dr. Schubath

für Recht erkannt:

Die Revision der Beklagten gegen das Urteil des Rheinschiffahrtsobergerichts in Köln vom 2. Juni 1967 - 3 U 223/66 - wird zurückgewiesen.

Die Kosten des Revisionsverfahrens werden zur Hälfte den Beklagten als Gesamtschuldnern, zur anderen Hälfte dem Beklagten zu 2 auferlegt.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Klägerin, Eignerin des SK "Engelenberg", hat die Beklagten als Gesamtschuldner auf Ersatz der Schäden in Anspruch genommen, die ihr daraus entstanden sind, daß ihr Kahn am 19. März 1955 auf dem Rhein eine Havarie erlitt. Sie hat zunächst Leistungsklage in Höhe von 55 538,63 hfl nebst Zinsen und Feststellungsklage wegen aller weiteren Schäden erhoben, gegen die Beklagte zu 1 in dinglicher Haftung mit dem Boot "Damco 19" und beschränkt persönlicher Haftung nach § 114 BSchG. Die Leistungsklage ist rechtskräftig (vgl. Urteil des erkennenden Senats vom 27. März 1958 - II ZR 338/56 - VersR 1958, 392) dem Grunde nach zu 2/3 für gerechtfertigt erklärt und zu 1/3 abgewiesen worden. Im weiteren Verfahren vor dem Rheinschiffahrtsgericht, an das die Sache zur Entscheidung über die Höhe des Klageanspruchs und über den Feststellungsanspruch zurückverwiesen worden ist, hat die Klägerin, die hinsichtlich ihrer Feststellungsklage zur Leistungsklage übergegangen ist, ihre Schäden, wie folgt, spezifiziert:

In einem gleichzeitig anhängigen Parallelprozeß - II ZR 134/67 - hat die Klägerin auf Grund der Havarie vom 19. März 1955 Ausgleichsansprüche gegen die Beklagten in Höhe von insgesamt 94 832,30 DM und 10 118,55 hfl nebst Zinsen geltend gemacht; in diesen Summen sind Zinsbeträge von 22 416,94 DM und 1 102,02 hfl enthalten. In dem gleichzeitig verkündeten

Urteil dieses Parallelprozesses sind der Klägerin diese Ausgleichsansprüche - gegenüber der Beklagten zu 1 jedoch nur in der durch den Wert des Bootes "Damco 19" beschränkten persönlichen Haftung - abzüglich der dort bereits bezahlten Beträge von 30 000 DM Hauptforderung und 12 220,27 DM Zinsen zugesprochen worden.

Die Klägerin hat beantragt, die Beklagten als Gesamtschuldner, die Beklagte zu 1 namentlich haftend mit dem Boot "Damco 19", im Rahmen des § 114 BSchG auch persönlich haftend, zu verurteilen, an sie 37 180,14 hfl und 6 904 DM nebst 4 % Zinsen von beiden Beträgen seit Klagezustellung, abzüglich am 27. Oktober 1965 gezahlter 18 872 hfl, zu zahlen.

Die Beklagten sind der Meinung, daß durch ihre Zahlungen die Schadensersatzansprüche der Klägerin getilgt seien. Sie haben die Höhe des Schlepplohns, des Nutzungsverlustes, des Kaskoschadens und der Expertisekosten bestritten, nachdem sie zunächst die beiden letzten Beträge als richtig anerkannt hatten. Die Beklagte zu 1 hat vor allem die Ansicht vertreten, der Wert des Bootes "Damco 19", den der gerichtliche Sachverständige auf 95 000 DM geschätzt hat, betrage nicht mehr als 45 000 DM.

Das Rheinschiffahrtsgericht hat der Klage abzüglich der gezahlten Beträge gegenüber der Beklagten zu 1 in Höhe von 26 730,66 hfl und 5 075,62 DM, gegenüber dem Beklagten zu 2 in Höhe von 36 349,18 hfl und 6 904 DM, jeweils nebst Zinsen, stattgegeben und sie im übrigen abgewiesen. Das Rheinschiffahrtsobergericht hat ebenfalls abzüglich der gezahlten Beträge die Beklagte zu 1 in persönlicher und in dinglicher Haftung mit dem Boot "Damco 19" zur Zahlung von 26 497,13 hfl und 5 074,44 DM, den Beklagten zu 2 zur Zahlung von 36 050,52 hfl und 6 904 DM, jeweils nebst Zinsen, verurteilt und im übrigen die Klage abgewiesen.

Die Beklagten greifen das Urteil des Berufungsgerichts nicht an, soweit sie zur Zahlung des Nutzungsverlustes für 68 Tage in Höhe von 7 616 hfl verurteilt worden sind. Im übrigen verfolgen sie mit der Revision ihren Klageabweisungsantrag weiter. Die Klägerin bittet um Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe:

I. Das Berufungsgericht hat den Schaden der Klägerin, wie folgt, festgestellt:

1. Kaskoschaden	44.664,78 hfl
2. Expertisekosten	1.357,-- hfl
3. Schlepplohn	438,-- hfl
4. Nutzungsverlust	7.616,-- hfl
	54.075,78 hfl
5. Havarie-grosse-Kosten	10.356,-- DM

1. Die Revision wendet sich dagegen, daß im angefochtenen Urteil entgegen dem Bestreiten der Beklagten der Kaskoschaden am SK "Engelenberg" in Höhe von 44 664,78 hfl und der Schlepplohn in Höhe von 438 hfl festgestellt worden sei. Damit kann sie nicht durchdringen. Nach dem Tatbestand des angefochtenen Urteils haben sich die Interessenten des Bootes "Damco 19" mit den Feststellungen der Experten der Interessenten der an der Havarie beteiligten Schiffe "Engelenberg", "Deutschland" und "Edelweiß 30" einverstanden erklärt. Die Beklagten müssen daher die in der Schadenstaxe vom 13. Juli 1955 festgestellten Beträge für Kaskoschaden und Schlepplohn gegen sich gelten lassen. Der Vortrag der Revision, den Beklagten sei die Expertise vom 13. Juli 1955 nie übersandt worden, ist aktenwidrig. Sie haben selbst im Schriftsatz vom 18. Februar 1963 erklärt, daß sie Fotokopie der Expertise erhalten haben.

2. Auch die Rüge, mit der sich die Revision gegen die Feststellung der Expertisekosten in Höhe von 1 357 hfl wendet, ist nicht begründet. Im Urteil des Rheinschiffahrtsgerichtes vom 22. Juni 1966 (S. 7) ist ausgeführt, daß die Beklagten gegen die Posten d bis i der Schadensaufstellung (Expertisegebühren) keine begründeten Einwendungen erhoben haben. Diese Ausführungen haben die Beklagten im Berufungsverfahren nicht angegriffen (s. Berufungsbegründung unter III). Die summarische Wiederholung des Sachvortrages erster Instanz und das allgemeine Bestreiten der gegnerischen Behauptungen unter I der Berufungsbegründung enthalten nicht die im einzelnen anzuführenden Gründe der Anfechtung (§ 519 Abs. 3 Nr. 2 ZPO) und sind daher unerheblich.

3. Unverständlich ist die Rüge der Revision, das Berufungsgericht habe entgegen dem Bestreiten der Beklagten die Havarie-grosse-Kosten in Höhe von 10 356 DM für erwiesen erachtet. Die Beklagten haben im Schriftsatz vom 28. Januar 1963 vorgetragen, sie hätten die Dispache vom 18. November 1955 erhalten, würden davon den auf das Schiff treffenden Anteil von 3 859,64 DM anerkennen, den auf die Ladung treffenden Anteil von 6 496,36 DM würden sie erst dann anerkennen, wenn die Klägerin ihre Sachberechtigung nachgewiesen habe. Die Aktivlegitimation der Klägerin aus abgetretenem Recht haben die Beklagten in der Schlußverhandlung (GA 434) nicht mehr bestritten (BU S. 21).

Hiernach bemißt sich, wie das Berufungsgericht ausführt, der Anspruch der Klägerin auf je 2/3 von 54 075,78 hfl und 10 356 DM, das sind 36 050,52 hfl und 6 904 DM. In Höhe dieser Beträge nebst Zinsen haftet der Beklagte zu 2 unbeschränkt persönlich, die Beklagte zu 1 dinglich mit dem Boot "Damco 19". Das Berufungsgericht hat die dingliche Haftung der Beklagten zu 1 rechtsirrig nur in Höhe ihrer beschränkt persönlichen Haftung angenommen. Da jedoch die

Klägerin keine Revision eingelegt hat, muß es dabei sein Bewenden haben.

II. Zur beschränkt persönlichen Haftung der Beklagten zu 1 hat das Berufungsgericht ausgeführt, die Klägerin habe vorgetragen, ihr Boot "Damco 19" sei Ende März 1955 zu einer neuen Reise im Sinne des § 114 BSchG ausgesendet worden. Das Berufungsgericht hat als Zeitpunkt Ende Mai 1955 angenommen, ist dabei aber offensichtlich einer Verwechslung des Bootes mit dem SK "Engelenberg" unterlegen. Das ist jedoch nicht entscheidungserheblich, da jeder Anhaltspunkt dafür fehlt, daß sich der Wert des Bootes bis zum Oktober 1955, auf den der gerichtliche Sachverständige - gleichfalls irrig - abstellt, erhöht hätte.

Soweit die Eigner der unfallbeteiligten Schiffe Ansprüche gegen die Beklagten haben, stehen ihnen gleichrangige Schiffsgläubigerrechte zu (§§ 102 Nr. 5 Halbs. 2, 107 Abs. 2 BSchG). Das Berufungsgericht hat daher mit Recht die persönliche Haftung der Beklagten zu 1 für die gegen sie gerichteten Ansprüche der Klägerin im Verhältnis der Summe der sämtlichen Schiffsgläubigerrechte zu dem Wert des Bootes "Damco 19" gemindert (§ 114 Abs. 1 BSchG).

Diesen Wert hat das Rheinschiffahrtsobergericht für den maßgebenden Zeitpunkt des Antritts der neuen Reise auf 95 000 DM geschätzt. Es hat den Verkehrswert des Bootes zugrunde gelegt und sich dabei auf das zweite Gutachten des gerichtlichen Sachverständigen Kratzenberg gestützt, der das Boot am 2. Oktober 1955 besichtigt hatte. Die gegen den Wertansatz im angefochtenen Urteil gerichteten Angriffe der Revision sind nicht begründet.

Die Revision meint, der gerichtliche Sachverständige habe sich schon bei seinem ersten Gutachten vom 3. Oktober 1955 seiner Aufgabe nicht gewachsen gezeigt, weil das Beru-

funksgericht selbst feststelle, daß dieses auf einen Schätzwert von 126 000 DM lautende Gutachten nicht verwertbar sei. Dem kann nicht gefolgt werden. In seinem ersten Gutachten hat der Sachverständige den Wert nach den Richtlinien ermittelt, die vom Verband deutscher Rheinreeder erlassen worden sind; er hat aber beigelegt, daß Dampfschlepper zu diesem Preis im allgemeinen nicht mehr verkäuflich seien, so daß der Gegenwert wahrscheinlich niedriger liege. Das Berufungsgericht (BU S. 24) hat das erste Gutachten nur deshalb nicht als verwertbar angesehen, weil es nicht auf den Verkaufswert abgestellt sei. Die Eignung des Sachverständigen hat es damit nicht in Zweifel gezogen, vielmehr seine Zuverlässigkeit, wie sich aus seinen nachfolgenden Ausführungen ergibt, uneingeschränkt bejaht.

Kein Hindernis für eine Schätzung ist, daß eine exakte Wertberechnung nicht möglich ist. Die Schätzung nach § 287 ZPO greift gerade dann ein, wenn Unterlagen für eine genaue Wertberechnung nicht vorhanden sind. Es kann auch keine Rede davon sein, daß der Sachverständige, wie die Revision meint, den Wert des Bootes ins Blaue geschätzt habe. Er konnte sich bei seiner ersten Besichtigung ein genaues Bild von dem Zustand des Bootes so, wie er sich nach den Kollisionen darstellte, verschaffen. Daß er sich der Schwierigkeiten, den damaligen Verkaufswert des Bootes zu ermitteln, bewußt war, stellt seine Sachkunde nicht in Frage. Ausschlaggebend für den Wert des damals im wesentlichen in gutem Zustand befindlichen Bootes war, daß es verhältnismäßig billig in einen Motorschlepper unter Vergrößerung seiner früheren Leistung mit einem günstigen Tiefgang umgebaut werden konnte, so daß der zu investierende Betrag, bezogen auf den zu erwartenden Gewinn, relativ niedrig lag. Bei der damals bereits eingeleiteten Motorisierung der Schlepper ist dies mit ein entscheidender Faktor für die

Schätzung des Verkehrswerts des Bootes. Ohne Rechtsfehler ist das Berufungsgericht dem Sachverständigen auch darin gefolgt, daß die von den Beklagten herangezogenen Verkaufswerte der Schlepper "Teuna IV" und "Charitas" als Vergleichsobjekte keinen genügenden Maßstab geben, da die Kaufverträge nicht erkennen lassen, in welchem Zustand sich die veräußerten Boote befunden, und ob sie zum Umbau geeignet waren. Das gleiche gilt, wie im angefochtenen Urteilszutreffend festgestellt wird, von den Angeboten der Firmen Gebr. Kluth, Hintze und De Vree. Voraussetzung dafür, daß die Verkaufswerte dieser Schlepper als Vergleichsobjekte hätten dienen können, wäre zunächst gewesen, daß ihr Zustand und ihre Eignung zum Umbau unter Berücksichtigung der dabei entstehenden Aufwendungen und des mit dem etwaigen Umbau zu erzielenden Erfolges hätten festgestellt werden können. Dazu hätte dann noch ermittelt werden müssen, welche besonderen Umstände auf Seiten der Verkäufer und der Käufer die Höhe der Kaufpreise beeinflußt haben. Das Berufungsgericht hat den in § 287 ZPO weit gespannten Rahmen des freien richterlichen Ermessens nicht überschritten, wenn es von weiteren Ermittlungen darüber, ob eine für die Schätzung des Verkehrswertes genügende Zahl von Vergleichsobjekten überhaupt gefunden werden konnte, abgesehen hat, weil es sich davon keinen Erfolg versprach; und statt dessen, ohne auf die Beweislast abzustellen, in Würdigung aller greifbaren konkreten Umstände in individueller Schätzung den Wert des Bootes mit 95 000 DM angenommen hat. Ohne Rechtsfehler hat es den Antrag auf Einholung eines Obengutachtens abgelehnt, dessen Ergebnis schon deshalb hätte fragwürdig sein müssen, weil ein anderer Sachverständiger über den damaligen Zustand des Bootes sich kein einwandfreies Bild hätte verschaffen können; denn das Boot war inzwischen untergegangen, und es war daher der Zustand des Bootes schon im Zeitpunkt der zweiten Besichtigung kaum mehr vergleichbar mit dem Zustand im Zeitpunkt der ersten Besichtigung, wo der Sachverständige, ohne Widerspruch zu finden, ausgeführt hat.

III. Mit Recht haben die Vorinstanzen angenommen, daß Prozeß- und Verzugszinsen nicht der beschränkten Haftung des Schiffseigners gemäß § 114 BSchG unterliegen, da diese Ansprüche auf einem selbständigen Rechtsgrund beruhen. Diese Vorschrift verfolgt entgegen der Ansicht der Revision nicht den Zweck, den Schiffseigner, der die sich aus der beschränkten Haftung ergebende Schuld bei Mahnung oder Klage nicht bezahlt, dadurch zu begünstigen, daß auch die Zinsschuld der beschränkten Haftung unterliegen solle. Was für die Forderung gilt, gilt nicht für die Zinsen bei nicht rechtzeitiger Tilgung der Forderung.

IV. Die Kostenentscheidung beruht auf §§ 97, 100 ZPO.

Dr. Kuhn

Dr. Nörr

Dr. Schulze

Stempel

Dr. Schubath