

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 142/70

URTEIL

Verkündet am

12. Oktober 1972

Werner,
Justizhauptsekretär

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der V [REDACTED] S [REDACTED] - R [REDACTED] GmbH, D [REDACTED],
A [REDACTED] H [REDACTED] Straße [REDACTED], gesetzlich vertreten durch die
Geschäftsführer Dr. K. H. K [REDACTED] und Hubert L [REDACTED],

Klägerin und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

1. die Schiffseigner Alois K [REDACTED] und Karl Heinz M [REDACTED],
L [REDACTED], S [REDACTED],
2. den Schiffsführer Ludwig H [REDACTED], U [REDACTED],
R [REDACTED]straße [REDACTED],

Beklagten und Revisionsbeklagten,

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

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 12. Oktober 1972 unter Mitwirkung des Vorsitzenden Richters Stimpel und der Richter Dr. Schulze, Fleck, Dr. Bauer und Dr. Tidow

für Recht erkannt:

Die Revision gegen das Urteil des Schiff-
fahrtsobergerichts ^{Köln} vom 30. Oktober 1970
- 3 U 22/70 - wird auf Kosten der Klägerin
zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand

Am 9. Dezember 1964 fuhr das den Beklagten zu 1 gehörende MS "A [REDACTED]" (61,2 m lang; 8,33 m breit; 663 t; 435 PS) auf dem Main mit einer Ladung von 501 t Weizen zu Tal. Gegen 11 Uhr kam es unterhalb der Schleuse von H [REDACTED] auf einer im Anschluß an eine Rechtsbiegung gerade verlaufenden Flußstrecke zur Begegnung mit dem TMS "M [REDACTED] S [REDACTED]" (67 m lang; 8,2 m breit; 894 t; 500 PS). Dieses Schiff gehört der Klägerin und befand sich mit einer Ladung von 608 t Heizöl auf einer Bergreise. Während der Vorbeifahrt kollidierten die beiden Schiffe rechtsmainisch bei Main-km 216,7 - 8 in der Weise, daß MS "A [REDACTED]"

- 3 -

mit dem Steven gegen die Steuerbordseite des TMS "M [REDACTED] S [REDACTED]", etwa 2 m hinter dem Steven dieses Fahrzeuges, stieß. Durch die Kollision wurden beide Schiffe erheblich beschädigt.

Die Klägerin nimmt die Beklagten als Gesamtschuldner auf Ersatz ihres mit 43.694,82 DM bezifferten Unfallschadens nebst Zinsen in Anspruch, und zwar den Beklagten zu 2 unbeschränkt haftend, die Beklagten zu 1 dinglich haftend mit MS "A [REDACTED]" und im Rahmen des § 114 BinnSchG persönlich haftend. Sie wirft dem Beklagten zu 2 nautisch fehlerhaftes Verhalten vor und stellt den Unfallhergang wie folgt dar:

TMS "M [REDACTED] S [REDACTED]" habe sich während der Annäherung der beiden Schiffe rechtsmainisch gehalten und dem Talfahrer auf eine Entfernung von etwa 500 m die blaue Seitenflagge gezeigt. MS "A [REDACTED]" habe jedoch die Weisung, an der Steuerbordseite des Bergfahrers vorbeizufahren, nicht befolgt, anscheinend deshalb, weil es beim Durchfahren der Rechtsbiegung mit dem Heck stark in den Hang geraten und aus der Biegung mit einem hart nach Steuerbord in den rechten Teil des Fahrwassers gerichteten Kurs herausgekommen sei. Obwohl TMS "M [REDACTED] S [REDACTED]" vor dem Talfahrer bis an die rechte Fahrwassergrenze beigegangen sei und man die Maschine auf "voll zurück" gestellt habe, sei von ihm die Kollision nicht mehr zu verhindern gewesen.

Hinweis: Auch Teile der Urteilsammlung sind als Datenbank nach §§ 87a ff. UrhG geschützt.



Die Beklagten halten die Klage für unbegründet. Nach ihrem Vorbringen ist es zu der Kollision gekommen, weil das linksmainisch fahrende TMS "M [REDACTED] S [REDACTED]" etwa 80 m vor Beginn der Vorbeifahrt an MS "A [REDACTED]" plötzlich die blaue Seitenflagge gezeigt und den Kurs nach Backbord geändert habe; dadurch sei es in die rechte Fahrwasserhälfte geraten, wo der Kurs des MS "A [REDACTED]" - entsprechend der ihm zunächst durch das Nichtzeigen der blauen Seitenflagge erteilten Weisung, an der Backbordseite des TMS "M [REDACTED] S [REDACTED]" vorbeizufahren - verlaufen sei.

Die Beklagten zu 1 haben MS "A [REDACTED]" in Kenntnis der Klageforderung zu neuen Reisen ausgesandt.

Beide Vorinstanzen haben die Klage abgewiesen. Mit der Revision, deren Zurückweisung die Beklagten beantragen, verfolgt die Klägerin ihr Klagebegehren weiter.

Entscheidungsgründe

1. Nach den Feststellungen des Berufungsgerichts hat sich die Kollision zwischen TMS "M [REDACTED] S [REDACTED]" und MS "A [REDACTED]" auf folgende Weise ereignet:

Bei einer schiffbaren Breite des Maines im Unfallbereich von etwa 50 bis 55 m hielt sich TMS "M [REDACTED] S [REDACTED]" zunächst linksmainisch, während MS "A [REDACTED]" vom Ausgang der Rechtsbiegung des Flusses rechtsmainisch fuhr. Als der Längsabstand zwischen den beiden

Schiffen noch etwa 80 m betrug, setzte TMS "M [REDACTED] S [REDACTED]" die blaue Seitenflagge und änderte zugleich den Kurs nach Backbord, um MS "A [REDACTED]" an seiner Steuerbordseite vorbeifahren zu lassen. Mit Rücksicht auf die kurze Entfernung der beiden Schiffe konnte MS "A [REDACTED]", das aus dem Hang der Rechtsbiegung heraus in die rechte Fahrwasserhälfte gesteuert worden war und noch eine gewisse Schräglage zum rechten Ufer hin hatte, nicht mehr in die linke Fahrwasserhälfte gebracht werden, so daß es rechtsmainisch zur Kollision kam.

2. Die Revision greift diese Feststellungen mit zahlreichen Verfahrensrügen an. Diese sind nicht begründet. Soweit auf sie nachfolgend nicht näher eingegangen wird, hat der Senat von der Vorschrift des Art. 1 Nr. 4 EntlG BGH Gebrauch gemacht.

a) Das Berufungsgericht hat ausführlich dargelegt, warum es die Angaben für glaubhaft hält, die der an dem Unfall unbeteiligte Mainlotse L [REDACTED] vor dem Schiffsgerichtsgericht über den Unfallverlauf gemacht hat, obwohl er wenige Tage nach der Kollision gegenüber der Wasserschutzpolizei erklärt hatte, er könne zu dem Unfallhergang nichts sagen. Wenn die Revision aus dieser Erklärung sowie aus der von dem Zeugen für die Wasserschutzpolizei gefertigten Unfallskizze andere Schlüsse als das Berufungsgericht zieht, so bewegt sie sich auf dem ihr nicht zugänglichen Gebiet der Tatsachenwürdigung.

b) Wenn das Berufungsgericht den Angaben des - das Ruder auf "M■■■■ S■■■■" führenden - Mainlotsen Ebert vor der Wasserschutzpolizei entnommen hat, Kursweisung und Kursänderung des Bergfahrrers seien praktisch zusammengefallen, so war diese Würdigung möglich. Das Berufungsgericht hat zwar damit einen Teil der Aussage dieses Zeugen zu Lasten der Klägerin verwertet, obgleich es diese im übrigen für unglaublich angesehen hat, weil der Zeuge seine Bekundungen mehrfach gewechselt hatte. Das ist jedoch weder prozeßrechtlich unzulässig noch ein Widerspruch zu den Denkgesetzen; vielmehr liegt auch das, wenn nicht besondere, hier nicht in Betracht kommende Umstände gegeben sind, in den Grenzen der dem Tatrichter vorbehaltenen und vom Revisionsgericht nicht nachprüf-baren Beurteilung. Ein allgemeiner Rechtssatz des Inhalts, daß der Tatrichter, der die Aussage eines Zeugen im wesentlichen für unglaublich hält, dieser dann auch in einzelnen Punkten nicht folgen dürfe, kann nicht anerkannt werden.

c) Aus welchen Gründen das Berufungsgericht gehalten gewesen sein soll, die vom Schiffahrtsgericht eingehend vernommenen und wegen widersprechender Angaben einander gegenübergestellten Zeugen L■■■■ und E■■■■ erneut zu vernehmen, ist nicht ersichtlich. Mit der Begründung, die wiederholte Vernehmung der Zeugen lasse eine weitere Klärung des tatsächlichen Geschehens nicht erwarten, hat das Berufungsgericht von dem ihm nach § 398 Abs. 1 ZPO eingeräumten Ermessen Gebrauch gemacht; einen Rechtsfehler hat die Revision insoweit nicht aufzuzeigen vermocht.

d) Die Ausführungen des Berufungsgerichts zu der Frage, ob TMS "M [REDACTED] S [REDACTED]" auf Grund seiner Schräglage bei der Kollision zwangsläufig auf Land hätte laufen müsse, zeigen deutlich, daß es genügende eigene Sachkunde besaß, diese Frage ohne Zuziehung eines Sachverständigen zu entscheiden. Auch war es nicht, wie die Klägerin erstmals im Revisionsrechtszug meint, verpflichtet, einen Sachverständigen zu der Frage zu hören, ob MS "A [REDACTED]", der - lediglich auf etwa 80 m gegebenen - Weisung des Bergfahrers, an seiner Steuerbordseite vorbeizufahren, noch hätte folgen können. Begegnungskollisionen gehören in der Binnenschifffahrt zu den häufigsten Unfallarten. Mit ihnen wird, wie dem Senat bekannt ist, das hier zur Entscheidung berufene Schiffahrtsobergericht immer wieder befaßt. Mit deren Beurteilung ist es deshalb vertraut. Das gilt auch für die bei Begegnungskollisionen vielfach zu erörternde Frage, ob ein Talfahrer der Kursweisung eines Bergfahrers gefahrlos oder nur mit Risiken oder überhaupt nicht mehr folgen konnte. Daß hier ein Fall gegeben ist, zu dessen Beurteilung die Sachkunde des Schiffahrtsobergerichts nicht ausgereicht hätte, hat auch die Revision nicht darzutun vermocht. Im übrigen hatte bereits die Wasserschutzpolizei-Gruppe "Main" (Wache Lohr a. Main), die mit den Besonderheiten der Schifffahrt auf dem Main und den örtlichen Gegebenheiten im Unfallbereich sicher vertraut ist, in dem Unfallbericht vom 9. Februar 1965 ausgeführt, daß es MS "A [REDACTED] [REDACTED]" nicht möglich gewesen wäre, einer erst auf etwa 80 m gegebenen Weisung, an der Steuerbordseite des TMS "M [REDACTED] S [REDACTED]" vorbeizufahren, ohne eine Kollision mit dem Bergfahrer zu folgen.

3. Das Berufungsgericht hat auf Grund des von ihm festgestellten Unfallgeschehens ein schulhaftes Verhalten des Beklagten zu 2 verneint und hierzu ausgeführt:

Wenn der Beklagte zu 2 MS "A [REDACTED]" aus dem Hang der Rechtsbiegung in die rechte Fahrwasserhälfte gesteuert habe, so habe er mit diesem Manöver die zunächst von TMS "M [REDACTED] S [REDACTED]" durch Nichtzeigen der blauen Seitenflagge erteilte Weisung befolgt, mit seinem Fahrzeug an der Backbordseite des Bergfahrs vorbeizufahren. Von der rechten Fahrwasserhälfte habe er sein Fahrzeug aber nicht mehr in den linken Teil des Fahrwassers bringen können, als der Bergfahrer etwa 80 m vor dem Passieren der beiden Fahrzeuge die blaue Seitenflagge gesetzt und damit - im Gegensatz zu seiner ursprünglichen Kursweisung - von MS "A [REDACTED]" eine Steuerbordbegegnung verlangt habe. Auch habe der Beklagte zu 2 auf die neue Kursweisung des Bergfahrs und dessen Backbordkursänderung nicht mit einem Achtungszeichen reagieren müssen, weil nach dem Verhalten des TMS "M [REDACTED] S [REDACTED]" klar gewesen sei, daß man MS "A [REDACTED]" erkannt hatte. Überdies habe der Beklagte zu 2 durch Abgabe des Schallzeichens "1 x kurz" den Bergfahrer darauf aufmerksam gemacht, daß MS "A [REDACTED]" den Kurs in der rechten Fahrwasserhälfte beibehalten werde. Dafür, daß der Beklagte zu 2 durch mangelhafte Streckenkenntnis den Unfall verursacht habe, bestehe mit Rücksicht auf den tatsächlichen Unfallverlauf kein Anhalt. Ferner sei es nicht zu beanstanden, wenn er beim Erkennen der Kollisionsgefahr die Maschine seines

Fahrzeuges nur auf "halbe Kraft" gestellt und nicht auf "voll zurück" umgesteuert habe, weil er sonst jede Möglichkeit des Navigierens verloren und sein Fahrzeug in erhöhtem Maße der Gefahr eines Verfallens ausgesetzt hätte.

Die Revision wendet sich gegen diese Ausführungen ohne Erfolg. Da ein Teil ihrer Angriffe von einem anderen als dem festgestellten Unfallverlauf ausgeht, bedarf ihr Vorbringen insoweit keiner Erörterung. Auch kann ihr nicht gefolgt werden, wenn sie meint, im Gegensatz zu den Erwägungen des Berufungsgerichts sei dem Beklagten zu 2 zumindest anzulasten, daß er auf die - angebliche - Backbordkursänderung des TMS "M [REDACTED] S [REDACTED]" nicht mit einem Achtungszeichen nach § 24 Nr. 1 a BinnSchSO 1954 reagiert habe. Wie dem angefochtenen Urteil zu entnehmen ist, bestand nach der Backbordkursänderung des Bergfahrs für diesen mit Rücksicht auf den geringen Längsabstand der beiden Schiffe keine Möglichkeit mehr, die Kollision zu vermeiden. Danach hätte aber die Abgabe eines Achtungszeichens oder eines anderen Schallzeichens seitens des MS "A [REDACTED]" die Kollision nicht verhindern können. Aus diesem Grunde bedarf es auch keiner Prüfung der Rüge, das Berufungsgericht habe verfahrensrechtlich fehlerhaft festgestellt, MS "A [REDACTED]" habe nach dem Zeigen der blauen Seitenflagge durch TMS "M [REDACTED] 104" das Schallzeichen "1 x kurz" gegeben. Schließlich kann auch dahinstehen, ob, wie die Revision im Gegensatz zu den Ausführungen des Berufungsgerichts dargelegt hat, das Maschinenmanöver des Beklagten zu 2 nach Erkennen der Kollisionsgefahr

20

infolge der Backbordkursänderung des Bergfahrs
falsch war. Denn hier hat es sich um eine Maßnahme
des letzten Augenblicks in einer von dem Talfahrer
unverschuldeten Lage gehandelt, die, wenn sie fehler-
haft gewesen sein sollte, dem Beklagten zu 2 nicht
als eine schuldhafte Handlung angerechnet werden könnte.

Nach alledem erweist sich die Revision als unbegründet.

Stimpel Dr. Schulze Fleck Dr. Bauer Dr. Tidow