

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 17/73

URTEIL

Verkündet am

30. September 1974

Justizhauptsekretär

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der V. T. und T. GmbH, H.,
N. R. straße, gesetzlich vertreten durch die Geschäfts-
führer Willy K. und Kurt T., dortselbst,

Klägerin und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. -

gegen

1. die R. G. J. (Belgien),
I.,
2. den Kapitän Josef S., zu laden bei der Beklagten zu 1,
3. den Rheinlotsen Heinrich E., R. (Niederlande),
D. weg,

Beklagten und Revisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigte: Rechtsanwälte und -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 30. September 1974 durch den Vorsitzenden Richter Stimpel und die Richter Dr. Schulze, Dr. Bauer, Dr. Kellermann und Dr. Tidow

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Klägerin wird das Urteil des Rheinschiffahrtsobergerichts Köln vom 24. November 1972, Akt.Z.: 3 U 30/72, aufgehoben und die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung - auch über die Kosten der Revision - an das Berufungsgericht zurückverwiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Am 22. Januar 1969 fuhr ein der Klägerin gehörender Koppilverband, der aus den Tankmotorschiffen "V[REDACTED]1" (95 m lang; 10 m breit; 1.915 t; 450 PS; Ladung 1.912 t Heizöl) und "V[REDACTED]0" (80 m lang; 9,5 m breit; 1.404 t; 850 PS; Ladung 1.390 t Heizöl) bestand, auf dem Rhein zu Berg. Gegen 19.30 Uhr begegnete er auf der Duisburg-Ruhrorter Reede dem zu Tal kommenden Küstenmotorschiff "H[REDACTED]" (429 BRT; 400 PS; Ladung 130 t Autoteile), das von der Beklagten zu 1 bereedert wird und von den Beklagten zu 2 und zu 3 verantwortlich geführt wurde.

- 3 -

Dabei stießen der Koppelverband und KMS "H[REDACTED]" bei Strom-km 779 Kopf auf Kopf zusammen. TMS "V[REDACTED]1" und KMS "H[REDACTED]" erlitten durch die Kollision erhebliche Schäden.

Die Klägerin verlangt ihren Unfallschaden von den Beklagten ersetzt. Sie hat beantragt, die Beklagten als Gesamtschuldner zur Zahlung von 43.881,02 DM nebst Zinsen zu verurteilen, die Beklagte zu 1 lediglich dinglich mit KMS "H[REDACTED]" und im Rahmen des § 114 BinnSchG persönlich haftend. Nach ihrem Vorbringen ist es auf folgende Weise zu der Kollision gekommen: Der Koppelverband habe nach dem Passieren der Duisburg-Ruhrorter Straßenbrücke (Strom-km 780,700) einen Übergang nach rechtsrheinisch gemacht und bei Beginn des Übergangs das weiße Blinklicht betätigt. Der Übergang sei bei Strom-km 779,950 beendet gewesen. Zu jenem Zeitpunkt habe sich KMS "H[REDACTED]" auf Höhe des Duisburger Parallelhafens (Strom-km 777,200) befunden und sei linksrheinisch mit eingeschaltetem weißem Blinklicht zu Tal gekommen. Als sein Längsabstand zu dem Koppelverband nur noch 150 bis 200 m betragen habe, habe es plötzlich den Kurs nach Steuerbord geändert. Der Koppelverband habe hierauf das Schallzeichen "2 x kurz" gegeben und die Maschine gestoppt, den Zusammenstoß jedoch nicht mehr verhindern können.

Demgegenüber hat sich nach dem Vortrag der Beklagten der Schiffszusammenstoß wie folgt ereignet: KMS "H[REDACTED]" sei etwa Strommitte zu Tal gefahren. Es habe das weiße Blinklicht der rechtsrheinischen Bergfahrt erwidert. Unter dieser habe sich jedoch der

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



Koppelverband nicht befunden. Vielmehr sei er linksrheinisch zu Berg gekommen. Als sein Längsabstand zu KMS "H[REDACTED]" lediglich noch 70 bis 80 m betragen habe, habe er plötzlich den Kurs unter Zeigen des weißen Blinklichts nach Backbord geändert und sei dadurch dem Talfahrer vor den Bug gelaufen.

Die Beklagte zu 1 hat KMS "H[REDACTED]" in Kenntnis der Klageforderung zu neuen Reisen ausgesandt.

Das Rheinschiffahrtsgericht und das Rheinschiffahrts-obergericht haben die Klage abgewiesen. Mit der Revision, deren Zurückweisung die Beklagten beantragen, verfolgt die Klägerin den Klageanspruch weiter.

Entscheidungsgründe:

Das Berufungsgericht hat die Abweisung der Klage damit begründet, daß Ungewißheit über die Ursachen des Zusammenstoßes bestehe. Insbesondere habe die Klägerin nicht bewiesen, daß der Koppelverband bereits etwa 3000 m unterhalb von KMS "H[REDACTED]" den Übergang nach rechtsrheinisch vorgenommen und dabei das weiße Blinklicht gezeigt habe. Zwar hätten die Schiffsführer J[REDACTED] und W[REDACTED] sowie der Matrose J[REDACTED] - sämtlich von dem Koppelverband - ausgesagt, daß der Verband nach dem Passieren der Duisburg-Ruhrorter Straßenbrücke den Übergang gemacht und bei Beginn des Übergangs bereits geblinkt habe. Mit ihren Aussagen lasse sich jedoch die Darstellung der Klägerin über das Unfallgeschehen nicht beweisen, weil diese durch das

sonstige Beweisergebnis - wie übrigens auch durch die den Vortrag der Beklagten stützenden Angaben der Besatzung des KMS "H" - keine Bestätigung gefunden hätten.

Die Revision greift diese Ausführungen mit zahlreichen Rügen an. Ob diese in jedem einzelnen Falle begründet sind, kann dahinstehen. Denn jedenfalls macht die Revision mit Grund geltend, daß das Berufungsgericht bei der Würdigung des Beweisergebnisses gegen § 286 ZPO verstoßen habe. Nach dieser Vorschrift hat das Gericht unter Berücksichtigung des gesamten Inhalts der Verhandlungen und des Ergebnisses einer etwaigen Beweisaufnahme nach freier Überzeugung zu entscheiden, ob eine tatsächliche Behauptung für wahr oder für unwahr zu erachten ist. Damit ist nicht zu vereinbaren, daß das Berufungsgericht die Aussagen der Besatzungsmitglieder des Koppelverbandes schon deshalb für nicht glaubhaft angesehen hat, weil "nach der ständigen Praxis der Rheinschiffahrtsgerichte der von der Interessenlage her beeinflussten Darstellung von Besatzungsmitgliedern unfallbeteiligter Schiffe nur dann erheblicher Beweiswert beigemessen werden kann, wenn ihre Aussagen durch sonstige Beweise oder Beweisanzeichen mittelbar oder unmittelbar bestätigt werden". Mit diesen Ausführungen hat das Berufungsgericht seine Entscheidung nicht, wie das nach § 286 Abs. 1 ZPO geboten gewesen wäre, auf eine individuelle Würdigung des gesamten Inhalts der Verhandlungen und des Ergebnisses der Beweisaufnahme, sondern auf eine allgemeine Beweisregel gegründet, die es in verfahrensrechtlich unzulässiger Weise den gesetzlichen Beweisregeln hinzugefügt hat (vgl. § 286 Abs. 2 ZPO).

Es gibt auch keinen allgemeinen Erfahrungssatz des Inhalts, daß die Aussagen von Besatzungsmitgliedern unfallbeteiligter Schiffe s t e t s von der Interessenlage her beeinflusst sind. Gewiß mögen in Kollisionsprozessen nicht selten Zeugen vorhanden sein, die wegen ihrer eigenen Beteiligung an dem Schiffszusammenstoß oder aus sonstigen Gründen an einem Obsiegen der einen oder der anderen Partei interessiert erscheinen. Das kann jedoch nicht dazu führen, den Angaben dieser Zeugen ohne jede nähere Würdigung von vornherein jeglichen Beweiswert abzusprechen, sofern deren Richtigkeit nicht durch sonstige Beweisergebnisse bestätigt wird. Vielmehr wird das Gericht auch in solchen Fällen der ihm nach § 286 Abs. 1 ZPO obliegenden Prüfungspflicht nur dann gerecht, wenn es die Aussage anhand des gesamten Inhalts der Verhandlungen und des sonstigen Beweisergebnisses auf ihre Glaubwürdigkeit überprüft.

Da das Berufungsgericht eine derartige Prüfung nicht vorgenommen hat, kann das angefochtene Urteil keinen Bestand haben. Es war daher auf die Revision der Klägerin aufzuheben und die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung an das Berufungsgericht zurückzuverweisen.

In der erneuten Berufungsverhandlung wird die Klägerin Gelegenheit haben, auch ihre weiteren Bedenken gegen das angefochtene Urteil vorzutragen.

Stimpel Dr. Schulze Dr. Bauer Dr. Kellermann Dr. Tidow