

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 33/73

URTEIL

Verkündet am

2. Dezember 1974

Justizhauptsekretär

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

1. der H. L. Dr. Jürgen B. & Co. KG,
H. F. straße, vertreten durch
ihren persönlich haftenden Gesellschafter Dr. Jürgen
B., daselbst,
2. des Schiffsführers Alfons M. vom TMS "A."
B.", zu laden bei der Beklagten zu 1,
3. der Firma Gebrüder H., G. (N.),
4. des Schiffsführers Horst K. vom TMS "R."
zu laden bei der Beklagten zu 3,

Beklagten und Revisionskläger,

- Prozeßbevollmächtigte: Rechtsanwälte und -

gegen

die V. O. V. van S.
voor B., vertreten durch ihren Vorstand,
G. (Niederlande), E.,

Klägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 2. Dezember 1974 durch den Vorsitzenden Richter Stimpel und die Richter Fleck, Dr. Bauer, Dr. Tidow und Bundschuh

für Recht erkannt:

1. Die Revision der Beklagten zu 1 und zu 2 gegen das Urteil des Rheinschiffahrts- obergerichts Köln vom 22. Dezember 1972 wird zurückgewiesen.
2. Auf die Revision der Beklagten zu 3 und zu 4 wird das genannte Urteil aufgehoben, soweit es zu deren Nachteil erkannt hat. Im Umfang der Aufhebung wird die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung an das Rheinschiffahrtsobergericht zurückverwiesen.
3. Von den Kosten der Revision haben die Beklagten zu 1 und zu 2 zu tragen:
 - a) jeder seine außergerichtlichen Kosten,
 - b) als Gesamtschuldner die Hälfte der Gerichtskosten und der außergerichtlichen Kosten der Klägerin.

Die Entscheidung über alle weiteren Kosten der Revision bleibt dem Rheinschiffahrtsobergericht vorbehalten.

Von Rechts wegen

- 3 -

Tatbestand:

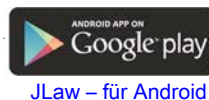
Am 7. Januar 1971 fuhr das von der Klägerin gegen die Gefahren der Schifffahrt versicherte MS "P[REDACTED]" (80 m lang; 9,04 m breit; 1.136 t; 680 PS) mit einer Ladung von 846 t Schwefelkies auf dem Rhein zu Berg. Gegen 23.45 Uhr stieß das Fahrzeug im Benrather Bogen zwischen Strom-km 722 und 723 mit einem zu Tal kommenden Schleppverband zusammen, der aus dem leeren TMS "A[REDACTED] B[REDACTED]" (95 m lang; 9 m breit; 1.963 t; 800 PS) und dem an dessen Backbordseite gemeerten, ebenfalls leeren TMS "R[REDACTED]" (77 m lang; 8,20 m breit; 1.134 t; 560 PS) bestand. Hierbei erlitt MS "P[REDACTED]" nicht unerhebliche Schäden.

Die Beklagte zu 1 ist Ausrüsterin des TMS "A[REDACTED] B[REDACTED]"; der Beklagte zu 2 hat dieses Fahrzeug und den Schleppverband zur Unfallzeit verantwortlich geführt; die Beklagte zu 3 ist Eignerin des TMS "R[REDACTED]"; der Beklagte zu 4 war der Schiffer dieses Fahrzeugs zum Unfallzeitpunkt. Sie alle nimmt die Klägerin - aus abgetretenem oder übergegangenem Recht - in Höhe der Unfallschäden der Interessenten des MS "P[REDACTED]" in Anspruch. Sie hat beantragt, die Beklagten als Gesamtschuldner zur Zahlung von 85.864,20 hfl nebst Zinsen zu verurteilen, die Beklagte zu 1 bzw. zu 3 nur dinglich haftend mit TMS "A[REDACTED] B[REDACTED]" bzw. TMS "R[REDACTED]" sowie im Rahmen des § 114 BinnSchG persönlich haftend. Ferner hat sie wegen des der Höhe nach noch nicht feststehenden Beitrags des MS "P[REDACTED]" zu den Kosten der Großen Havarei den Antrag gestellt festzustellen, "daß die Beklagten als

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



JLaw – Gesetze und Urteile
Kostenlos
Über 200 Gesetze
Über 100.000 Urteile
[\(mobile App\)](#)



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

auch aus den Urteilsgründen nicht ohne weiteres entnehmen, da es zu diesem Punkte an einer ausdrücklichen Erörterung fehlt. Jedoch besteht nach dem Gesamtinhalt des Urteils kein Zweifel daran, daß das Berufungsgericht seine Entscheidung nicht auf den Leistungsantrag beschränkt oder - daneben - lediglich über den Grund des Feststellungsantrags entschieden hat. Vielmehr hat es das klagabweisende Urteil des Rheinschiffahrtsgerichts seinem ganzen Inhalt nach abgeändert und der Klage, soweit sie entscheidungsreif war, stattgegeben.

2. Befolgt, wie hier, ein Talfahrer entgegen der Vorschrift des § 6.04 Nr. 5 RheinSchPolVO 1970 nicht die nach § 6.04 Nr. 2 RheinSchPolVO 1970 gegebene Weisung eines Bergfahrrers, an Backbord vorbeizufahren, weil dieser ihm hierfür keinen geeigneten Weg freigelassen habe, so muß er - unabhängig von der Parteistellung im Prozeß - diese Behauptung beweisen (BGH, Urt. v. 26. 11. 1964 - II ZR 56/63, VersR 1965, 152, 153). Diesen Beweis haben die Beklagten nach Ansicht des Berufungsgerichts nicht erbracht. Zwar hätten die Zeugen M., B. und K., sämtlich von dem Schleppverband, in weitgehender Übereinstimmung angegeben, daß MS "P." hart rechtsrheinisch zu Berg gekommen sei. Demgegenüber habe jedoch die Besatzung des MS "P." bekundet, daß ihr Fahrzeug in der Mitte des Stromes zu Berg gefahren sei, was unter Berücksichtigung der amtlichen Fahrrinne im Unfallrevier bedeute, daß es sich im linksrheinischen Fahrwasser gehalten haben müsse. Angesichts dieser widersprechenden Aussagen der Besatzungen der an der Kollision beteiligten Fahrzeuge habe "der erste Richter entsprechend der ständigen Rechtsprechung der Rheinschiffahrtsgerichte und des

erkennenden Senats zutreffend festgestellt, daß es sicherlich nicht gerechtfertigt sei, den Aussagen der Besatzungsmitglieder des Schleppverbandes für sich allein gesehen einen höheren Beweiswert beizumessen, als denjenigen der Besatzung des MS 'P[REDACTED]'. Hinreichend objektive Anhaltspunkte, die geeignet wären, die Richtigkeit der von den Besatzungsangehörigen des Schleppverbandes gegebenen Darstellung des Unfallhergangs zweifelfrei zu bestätigen, lägen - entgegen der Ansicht des Rheinschiffahrtsgerichts - aber nicht vor.

Die Revision greift diese Ausführungen mit Verfahrensrügen an. Sie kann damit keinen Erfolg haben:

a) Allerdings lassen es einige Wendungen in dem angefochtenen Urteil nicht ausgeschlossen erscheinen, daß das Berufungsgericht von dem Satz ausgegangen ist, den Aussagen von Besatzungsmitgliedern unfallbeteiligter Schiffe könne nur dann ein erheblicher Beweiswert beigemessen werden, wenn sie durch sonstige Beweise oder Beweiszeichen mittelbar oder unmittelbar bestätigt werden. Darin läge ein Verstoß gegen § 286 ZPO (BGH, Urt. v. 30.9.74 - II ZR 11/73, VersR 1974, 1196). Jedoch kann hier nicht außer acht gelassen werden, daß das Berufungsgericht trotz eines möglicherweise rechtlich falschen Ausgangspunktes in einer mehrseitigen Erörterung eine individuelle Würdigung des gesamten Inhalts der Verhandlungen und des Ergebnisses der Beweisaufnahme vorgenommen hat, so daß es auch nicht richtig ist, soweit die Revision meint, das Berufungsgericht habe durch eine lediglich "pauschale Art" der Beweiswürdigung § 286 ZPO verletzt.

b) Zu den Rügen, die die Revision gegen einzelne Punkte der Beweiswürdigung erhoben hat, ist zunächst zu bemerken, daß sie in rechtlich unzulässiger Weise darauf hinauslaufen, an die Stelle der Ausführungen des Berufungsgerichts eine den Beklagten günstigere, jedoch nicht zwingende Beurteilung des Ergebnisses der Beweisaufnahme zu setzen. Außerdem ist einzelnen der Rügen entgegenzuhalten, daß es für eine einwandfreie Würdigung der Sach- und Rechtslage durch den Tatrichter keineswegs eines ausdrücklichen Eingehens auf jedes einzelne Vorbringen der Parteien oder jede Zeugen- aussage oder jedes einzelne Beweismittel und einer ausdrücklichen Auseinandersetzung damit bedarf, sofern sich nur ergibt, daß eine sachentsprechende Beurteilung überhaupt stattgefunden hat (BGHZ 3, 162, 175). Das ist aber dem angefochtenen Urteil zu entnehmen.

3. Ist demnach zu Lasten des Schleppverbandes davon auszugehen, daß er der von MS "P [REDACTED]" gegebenen Weisung, an Backbord vorbeizufahren, hätte nachkommen können, so ist, wie keiner weiteren Darlegung bedarf, in dem Nichtbefolgen dieser Weisung durch den Führer des Schleppverbandes ein schuldhafter, für die Kollision ursächlicher Verstoß gegen die Vorschrift des § 6.04 Nr. 5 RheinSchPolVO 1970 zu sehen. An der Schadensersatzpflicht des Beklagten zu 2 als Führer des Schleppverbandes und Schiffer des TMS "A [REDACTED] B [REDACTED]" sowie der Beklagten zu 1 als Ausrüsterin dieses Fahrzeugs kann daher kein Zweifel bestehen (§ 823 BGB; §§ 2, 3, 4, 92 - a. F. -, 114 BinnSchG; § 735 HGB).

4. Nicht ganz so liegt es hingegen hinsichtlich einer Schadensersatzpflicht der Beklagten zu 3 und zu 4. Diese hat das Berufungsgericht damit begründet, daß auch der Beklagte zu 4 schuldhaft gehandelt habe, obwohl ihm nicht die Führung des Schleppverbandes obgelegen habe, "indem er seinen eigenen Erklärungen vor der Wasserschutzpolizei zufolge die nautisch fehlerhafte Fahrweise der Führung des TMS 'A [REDACTED] B [REDACTED]' ausdrücklich gebilligt habe, statt ihr durch eine entsprechende Wahrschau entgegenzutreten und den Schleppzugführer zu einer Beachtung der Kursweisung zu veranlassen". Demgegenüber meint die Revision, der Beklagte zu 4 habe zu einer Wahrschau des Schleppzugführers keine Veranlassung gehabt, da "das Anhangschiff bei Talfahrt nicht für den Kurs verantwortlich sei"; außerdem habe er gewußt, daß man auf TMS "A [REDACTED] B [REDACTED]" jeden Entgegenkommer mit Hilfe des Radargeräts auf "weiteste Entfernung" habe ausmachen können, abgesehen davon, daß die Sicht nicht behindert gewesen sei. Auch habe das Berufungsgericht nicht dargelegt, wie der Beklagte zu 4, der sich im Steuerstuhl seines mitdrehenden Fahrzeugs aufgehalten habe, auf den Führer des Schleppverbandes hätte einwirken sollen.

Zu alledem ist zu bemerken:

Entgegen der Ansicht der Revision wird der Beklagte zu 4 nicht schon deshalb von jeder Verantwortung an der Kollision entlastet, weil sich der Kurs des von ihm geführten TMS "R [REDACTED]" zwangsläufig aus dem Kurs des TMS "A [REDACTED] B [REDACTED]", an dessen Backbordseite sein

Fahrzeug gemeert war, ergab. Denn auch dann hatte er alle Maßnahmen zu treffen, die für die sichere Führung seines Fahrzeugs geboten waren (§ 1.02 Nr. 5 Abs. 2 Satz 2 RheinSchPolVO 1970). Insbesondere war er verpflichtet, selbst die schiffahrtspolizeilichen Vorschriften zu beachten (vgl. BGH, Urt. v. 27. 3. 58 - II ZR 338/56, LM Nr. 1 zu RheinschiffahrtspolizeiVO v. 24. 12. 1954 = VersR 1958, 392, 394). Führte deshalb der Kurs des TMS "A [REDACTED] B [REDACTED]" dazu, daß auch sein Fahrzeug die Weisung des Bergfahrs, an der Backbordseite vorbeizufahren, nicht befolgen konnte, so durfte er diesen von dem Führer des Schleppverbandes eingeschlagenen Kurs nicht widerspruchslos hinnehmen. Vielmehr mußte er, wie das Berufungsgericht zutreffend angenommen hat, von ihm verlangen, daß er die Kursweisung des Bergfahrs befolgt. Das hätte durch Wahrschau von dem Steuerhaus seines Fahrzeugs aus geschehen können, weshalb er dieses - was in der gegebenen Lage nicht ungefährlich hätte sein können - nicht hätte zu verlassen brauchen. Zudem ist aus seinen Angaben im Verklarungsverfahren zu entnehmen, daß er zu TMS "A [REDACTED] B [REDACTED]" Sprechfunkverbindung hatte, von dieser allerdings keinen Gebrauch machte. Auch spielt es keine Rolle, daß die Sicht gut und außerdem auf TMS "A [REDACTED] B [REDACTED]" das Radargerät in Betrieb war. Denn von dem Augenblick an, in welchem der Führer des Schleppverbandes das weiße Funkellicht einschaltete und den Kurs nach Backbord änderte, mußte er, sofern dies nicht geschehen sein sollte, erkennen, daß dieser mit dem Verband der Kursweisung des Bergfahrs, an Backbord vorbeizufahren, nicht nachkommen, sondern unter Verstoß gegen § 6.04 Nr. 5 RheinSchPolVO 1970 eine Steuerbordbegegnung erzwingen

wollte. Dabei geht - wie bei jedem Talfahrer - auch zu Lasten der Beklagten zu 3 und zu 4, daß es nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme offen geblieben ist, ob der Bergfahrer dem Schleppverband einen geeigneten Weg freigelassen hat, und damit keine Umstände festgestellt werden konnten, die es dem Verband erlaubt hätten, die für ihn bindende Kursweisung des Bergfahrers nicht zu befolgen.

Demnach hat das Berufungsgericht dem Beklagten zu 4 zu Recht vorgeworfen, daß er dem vorschriftswidrigen Verhalten des Führers des Schleppverbandes nicht widersprochen und von ihm die Befolgung der Kursweisung des Bergfahrers nicht verlangt hat. Dieses pflichtwidrige Unterlassen des Beklagten zu 4 kann allerdings eine Schadensersatzpflicht der Beklagten zu 3 und zu 4 nur begründen, wenn es für die Kollision ursächlich war, es somit bei der gebotenen Wahrschau nicht zu dem Zusammenstoß gekommen wäre. Das wäre aber nur dann der Fall gewesen, wenn der Führer des Schleppverbandes auf eine Wahrschau des Beklagten zu 4 entsprechend reagiert hätte. Insoweit hat jedoch das angefochtene Urteil keine Feststellungen getroffen, obwohl es nach dem Verhalten des Führers des Schleppverbandes keineswegs auf der Hand liegt, daß er einer Wahrschau des Beklagten zu 4 nachgekommen wäre. Dieser Fehler nötigt zu einer Aufhebung des angefochtenen Urteils, soweit es zum Nachteil der Beklagten zu 3 und zu 4 erkannt hat, und - im Umfang der Aufhebung - zu einer Zurückverweisung der Sache an das Berufungsgericht.

5. Da nach dem Beweisergebnis davon auszugehen ist, daß MS "P[REDACTED]" dem Schleppverband einen geeigneten Weg für die ihm gewiesene Backbordbegegnung freigelassen hat und entsprechend dieser Weisung nach Steuerbord ausgewichen ist, kommt ein ursächliches Verschulden des Schiffers von MS "P[REDACTED]" an der Kollision nicht in Betracht, auch wenn er die Backbordschallzeichen des Schleppverbandes überhört hat. Denn auch diese hätten ihm nur verdeutlichen können, was für ihn bereits das weiße Funkellicht und der Backbordkurs des Schleppverbandes zum Ausdruck brachten, daß sich der Verband entgegen der ihm erteilten Kursweisung eine Steuerbordbegegnung erzwingen wollte.

Stimpel Fleck Dr. Bauer Dr. Tidow Bundschuh