

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 76/85

URTEIL

Verkündet am

13. Januar 1986

Spengler

Justizangestellte

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der van O. Binnentankvaart Besloten vennootschap,
GmbH niederländischen Rechts, vertreten durch ihren
Direktor G.B. R., Westerlaan, - CK Ro.

Klägerin und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. -

g e g e n

1. die Reederei J. GmbH & Co. KG, vertreten durch die
persönlich haftende Gesellschafterin, die J. GmbH,
-Ruhr, diese vertreten durch ihre Geschäftsführer
Dr. Burkhard P. und Klaus V., August-H-
Str. 4, D.
2. den Schiffsführer Kurt G. von MTS "E. 1",
Zustellungsanschrift: über die Beklagte zu 1),

Beklagten und Revisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigte: Rechtsanwälte Prof. Dr. und Dr. -

- 2 -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofes hat auf die mündliche Verhandlung vom 13. Januar 1986 durch den Vorsitzenden Richter Dr. Kellermann und die Richter Dr. Bauer, Dr. Seidl, Brandes und Dr. Hesselberger

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Beklagten wird das Urteil des Rheinschiffahrtsobergerichts Köln vom 8. Februar 1985 - 3 U 35/84 - aufgehoben. Die Sache wird zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung - auch über die Kosten des Revisionsverfahrens - an das Berufungsgericht zurückverwiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Klägerin ist Eigentümerin des MTS "Lombardia" (84,85 m lang; 9,5 m breit; 1.535 t; 800 PS). Das Schiff fuhr am 13. September 1982 mit einer Ladung von 1.373 t Benzin auf dem Rhein zu Berg. Gegen 8.30 Uhr kam ihm im Bopparder Hamm das MTS "E[REDACTED] 1" (85 m lang; 8,2 m breit; 1.349 t; 800 PS; Ladung: 600 t Butanol) entgegen.

- 3 -

Beide Fahrzeuge hatten wegen unsichtigen Wetters (Nebel mit Sichtweiten um 100 m) das Radargerät eingeschaltet. Der am Ruder des MTS "L[REDACTED]" stehende Steuermann Bol gab dem Talfahrer über Sprechfunk die Weisung, an der Steuerbordseite des MTS "L[REDACTED]" vorbeizufahren. Bei der Begegnung stießen die Fahrzeuge zusammen. Dabei wurde die Steuerbordseite des MTS "E[REDACTED] 1" von Raum 1 bis 4 aufgerissen. MTS "L[REDACTED]" erlitt Schäden am Steuerbordvorschiff.

Die Klägerin verlangt ihren Kollisionsschaden von der Eignerin des MTS "E[REDACTED] 1" (Beklagte zu 1) und dem Schiffsführer des Fahrzeugs (Beklagter zu 2) ersetzt. Die Klägerin ist der Ansicht, daß der Beklagte zu 2 den Zusammenstoß verschuldet habe. Dieser habe die Kursweisung des Bergfahrers nicht befolgt, sondern sei mit seinem Fahrzeug im Verlaufe der Annäherung der Schiffe auf das sich rechtsrheinisch haltende MTS "L[REDACTED]" zugetrieben. Darauf habe Steuermann B[REDACTED] das Ruder des MTS "L[REDACTED]" vollständig nach Backbord ausgedreht, die Maschine gestoppt und vollan zurückgeschlagen. Die Kollision habe sich aber nicht mehr verhindern lassen. Vielmehr sei der Talfahrer mit der Steuerbordseite gegen das Steuerbordvorschiff des schräg nach Backbord liegenden MTS "L[REDACTED]" gestoßen. Der Bergfahrer sei ganz zum rechten Ufer hin gedrückt, der Talfahrer hingegen zur Strommitte hin abgewiesen worden. Anschließend habe der Talfahrer über Backbord aufgedreht und sich am linksrheinischen Ufer vor Anker gelegt. Die Klägerin hat beantragt, die Beklagten als



Gesamtschuldner zur Zahlung von 65.962,48 DM nebst Zinsen zu verurteilen, den Beklagten zu 2 unbeschränkt haftend, die Beklagte zu 1 dinglich mit MTS "E[REDACTED] 1" sowie im Rahmen des § 114 BinnSchG beschränkt persönlich haftend.

Die Beklagten halten die Klage für unbegründet. Nach ihrem Vorbringen hat der Steuermann B[REDACTED] des Bergfahrers die Kollision verschuldet. MTS "E[REDACTED] 1" habe seinen Kurs gemäß der Weisung des Bergfahrers linksrheinisch genommen. Als dieser von MTS "E[REDACTED] 1" nur noch etwa 150 bis 200 m entfernt gewesen sei, habe er einen starken Hauer nach Steuerbord gemacht. Darauf sei der Beklagte zu 2 mit seinem Fahrzeug nach Backbord ausgewichen. Um nicht ins Land zu fahren, habe er MTS "E[REDACTED] 1" wieder aufgestreckt. Vor Ende dieses Manövers sei das Schiff noch in Backbordschräglage etwa 30 bis 40 m aus dem linken Ufer von MTS "L[REDACTED]" angefahren und nach Backbord gedrückt worden. Hierdurch sei MTS "E[REDACTED] 1" mit dem Vorschiff auf die Peternacher Leyen geraten, anschließend mit dem Achterschiff über Steuerbord herumgefallen und Kopf zu Berg liegengeblieben.

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

Das Rheinschiffahrtsgericht und das Rheinschiffahrtsobergericht haben die Klage abgewiesen. Mit der Revision beantragt die Klägerin, das Urteil des Rheinschiffahrtsobergerichts aufzuheben und die Sache zur neuen Verhandlung und Entscheidung an das Berufungsgericht zurückzuverweisen. Die Beklagten beantragen, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

Nach Ansicht des Berufungsgerichts hat die Klägerin ein Verschulden des Beklagten zu 2 an der Kollision nicht bewiesen. Einerseits habe die Besatzung des MTS "L. [REDACTED]" die Unfallschilderung der Klägerin bestätigt. Andererseits habe die Besatzung des MTS "E. [REDACTED] 1" den Unfallverlauf entsprechend dem Vortrag der Beklagten dargestellt. Welche der konträren Unfallversionen der Besatzungsmitglieder der beiden Schiffe richtig sei, lasse sich nicht feststellen. Die Aussagen der Zeugen, deren Fahrzeuge an dem Unfall nicht beteiligt gewesen seien, bestätigten weder die eine noch die andere Version. Der Antrag der Klägerin, ein Sachverständigengutachten einzuholen, sei unergiebig.

Die Revision rügt mit Grund, daß die Ablehnung des Berufungsgerichts, Sachverständigenbeweis zu erheben, § 286 ZPO verletzt.

Die Klägerin hatte vorgetragen, daß objektive Gegebenheiten dafür sprechen würden, den Aussagen der Besatzung des MTS "L[REDACTED]" gegenüber denen der Besatzung des MTS "E[REDACTED] 1" den Vorzug zu geben: Bei einem Zusammenstoß nahe des linken Ufers hätte MTS "L[REDACTED]" wegen der starken Hangströmung im Unfallbereich zum linken Ufer sowie wegen der Größe und Beladung des Schiffes unmöglich infolge der Stärke des Anpralls mit MTS "E[REDACTED] 1" praktisch über die gesamte Breite des Stromes gedrückt werden können, zumal die bei der Kollision auftretende Energie fast vollständig durch den Aufprall selbst und die dabei entstehende starke Verformung der Schiffskörper aufgehoben würde; ferner würden die Schäden an beiden Fahrzeugen aufzeigen, daß MTS "L[REDACTED]" in Backbordschräglage mit der Steuerbordseite des ebenfalls schräg nach Backbord liegenden MTS "E[REDACTED] 1" kollidiert sei (wie es die Besatzung des MTS "L[REDACTED]" geschildert habe), hingegen könnten die Schäden des MTS "L[REDACTED]" nicht an der Steuerbordseite hinter dem Anker liegen (wie es der Fall gewesen sei), sondern sie müßten sich am Vorsteven befinden, wenn die Angaben der Besatzung des MTS "E[REDACTED] 1" zur Lage der Schiffe bei der Kollision (MTS "L[REDACTED]" in Steuerbordschräglage, MTS "E[REDACTED] 1" in Backbordschräglage) zuträfen. Für die Richtigkeit dieses Vorbringens hat sich die Klägerin auf das Gutachten eines Sachverständigen berufen. Diesen Beweis hätte das Berufungsgericht erheben

müssen, wie es das zunächst offenbar auch beabsichtigt hatte (vgl. Ziff. II des Beweisbeschlusses vom 16. Oktober 1984). Ob ein Beweis "unergiebig" ist, läßt sich im allgemeinen erst beurteilen, wenn er erhoben ist. Gewiß konnten, wie das Berufungsgericht meint, die kurz vor dem Zusammenstoß auf MTS "L [REDACTED]" eingeleiteten Maschinen- und Rudermanöver eine Ortsveränderung des Fahrzeugs bewirken. Ob oder in welchem Umfang das bei den besonderen Gegebenheiten des Falles (starke Hangströmung nach linksrheinisch, Trägheit des nahezu voll abgeladenen Bergfahrers) geschehen konnte, gehört aber zu den von dem Sachverständigen zu beantwortenden Fragen. Das gilt auch, soweit es darum geht, ob sich aus den Beschädigungen der Fahrzeuge Schlüsse auf ihre Lage bei der Kollision ziehen lassen.

Danach bedarf die Sache erneuter Verhandlung und Entscheidung durch das Berufungsgericht. In dieser Verhandlung wird die Klägerin Gelegenheit haben,

- 8 -

auf ihre weitere Verfahrensrüge zurückzukommen, das
Berufungsgericht habe die Aussage des Steuermanns R[REDACTED]
von MTS "E[REDACTED] 1" nur unvollständig gewürdigt.

Dr. Kellermann	Dr. Bauer	Dr. Seidl
Brandes	Dr. Hesselberger	