

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 92/68

URTEIL

Verkündet am

5. November 1970
Kaufmann,
Justizangestellte

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der Ludwig und Jakob G. KG, Schiffahrt,
N. , H. Straße , vertreten
durch den persönlich haftenden Gesellschafter,
Jakob G. , ebenda,

Klägerin und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. -

gegen

1. die N. , N. S. GmbH,
D. -R. , D. Straße , vertreten durch
ihren Geschäftsführer Schmid, ebenda,
2. Adrianus Johannes de B. , Schiffsführer des MS "Neska",
R. /Niederlande, zu laden bei der Beklagten zu 1,

Beklagte und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 5. November 1970 unter Mitwirkung der Bundesrichter Liesecke, Erbel, Fleck, Stimpel und Dr. Kellermann

für Recht erkannt:

Die Revision gegen das Urteil des Rheinschiffahrtsobergerichts Karlsruhe vom 2. April 1968 wird auf Kosten der Klägerin zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Am 19. Januar 1966 stießen in der Morgendämmerung gegen 8 Uhr auf dem Rhein bei km 318,6 MS "Neska" (62,5 m lang, Ladung 582 t, 375 PS) und MS "Barbara Sybilla" (80 m lang, Ladung 940 t, 500 PS) zusammen. Die Klägerin ist Eignerin des MS "Barbara Sybilla". Der Beklagten zu 1 gehört MS "Neska", welches am Unfalltag vom Beklagten zu 2 verantwortlich geführt wurde.

MS "Neska" hatte linksrheinisch bei km 319,1 übernachtet und von dort aus die Bergfahrt aufgenommen. Ihm entgegen kam talfahrend MS "Barbara Sybilla", welches die bei km 318,330 gelegene Drusenheimer Brücke etwa in Fahrwassermitte durchfuhr. MS "Neska" schaltete das Blinklicht für eine Steuerbordbegegnung und richtete gleichzeitig seinen Kurs in spitzem Winkel in Richtung auf den rechtsrheinisch gelegenen badischen Grund.

MS "Barbara Sybilla" erwiderte das Kurszeichen des Bergfahrs durch dreimalige Abgabe eines Steuerbordkurszeichens mit dem Typhon und richtete seinen Kurs im Verlauf der weiteren Annäherung der beiden Schiffe ebenfalls zum rechten Ufer. Nahe am Grund bei km 318,6 stießen die Schiffe Steven auf Steven zusammen und wurden beide beschädigt. An der Unfallstelle betrug die Fahrwasserbreite des Rheins, der dort - in Talrichtung gesehen - in einer Rechtsbiegung verläuft, ca. 90 m.

Die Klägerin fordert von den Beklagten Ersatz ihres mit 29.571,90 DM bezifferten Unfallschadens. Sie wirft MS "Neska" vor, eine nach § 37 Nr. 2 RhSchPVO (1954) verbotene Kursänderung vorgenommen zu haben, da sich die Schiffe vor der Kursweisung von MS "Neska" auf kollisionsfreiem Kurs befunden hätten. Zudem habe MS "Neska" die Weisung zu spät erteilt und dem Talfahrer keinen geeigneten Weg freigelassen. Bei Befolgung der Weisung des Bergfahrs wäre MS "Barbara Sybilla" zu einer plötzlichen Änderung seiner Ruderlage nach Backbord gezwungen gewesen und in den Hang verfallen.

Die Beklagten bestreiten ein Verschulden an dem Unfall. Dieser ist nach ihrer Darstellung allein vom Talfahrer durch die Mißachtung der rechtzeitig gegebenen und erkannten Kursweisung verursacht worden.

Beide Vorinstanzen haben die Klage abgewiesen. Mit der Revision verfolgt die Klägerin ihren Klageanspruch weiter. Die Beklagten beantragen, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

I. Das Berufungsgericht hält die Führung des MS "Barbara Sybilla" für alleinschuldig an dem Unfall,



weil sie die auf genügende Entfernung gegebene und von ihr auch erkannte Kursweisung des Bergfahrers nicht befolgt habe und obwohl sie dies ohne jede Gefahr für ihr Fahrzeug habe tun können.

1. Im einzelnen hat das Berufungsgericht zum Unfallhergang festgestellt:

MS "Neska" sei nach dem Ablegen von seiner linksrheinischen Übernachtungsstelle (km 319,1) in einem Abstand von 50 m vom elsässischen Ufer - etwa in Fahrwassermitte - zu Berg gefahren. Auch MS "Barbara Sybilla" habe den Kurs etwa Fahrwassermitte gehalten. Beide Schiffe hätten sich somit bei der Annäherung auf Kollisionskurs befunden, deshalb habe das bergfahrende MS "Neska" nach § 38 Nr. 1 RhSchPVO (1954) einen kollisionsfreien Begegnungskurs weisen müssen.

Die Revision greift diese Feststellung mit Verfahrensrügen an. Diese sind nicht begründet.

a) Das Berufungsgericht stützt seine Feststellung über den Annäherungskurs der beiden Schiffe auf die Aussagen des im Verklarungsverfahren vernommenen Zeugen Zoller (Lotse auf MS "Neska"). Die Revision rügt, das Berufungsgericht habe den Aussagen des genannten Zeugen nicht folgen dürfen, ohne zuvor nochmals den Zeugen B. (Wahrschauer auf der linksrheinisch bei km 318,520 gelegenen Station), dem das Rheinschiffahrtsgericht gefolgt sei, zu vernehmen (§ 398 ZPO). B. hatte im Verklarungsverfahren ausgesagt, MS "Neska" sei in einem Abstand von etwa 20 - 25 m vom elsässischen Ufer zu Berg gekommen.

Es ist zwar anerkannt, daß das Berufungsgericht, wenn es von der Würdigung der Glaubwürdigkeit eines Zeugen durch das Gericht erster Instanz abweichen will, in der Regel verpflichtet ist, den Zeugen nochmals zu vernehmen, um sich einen unmittelbaren eigenen Eindruck zu verschaffen (BGH LM Nr. 2 und 3 zu § 398 ZPO). Das gilt jedenfalls dann, wenn dem Berufungsgericht kein anderes Beweismittel zur Verfügung steht als das Protokoll über die Zeugenvernehmung vor dem erstinstanzlichen Gericht, es also keine weiteren vom Erstrichter nicht berücksichtigten Umstände, die für seine Auffassung sprechen könnten, anführen kann (BGH LM Nr. 3 zu § 398 ZPO = NJW 1964, 2414).

Im Streitfall hat sich jedoch das Rheinschiffahrtsgericht überhaupt nicht mit der Glaubwürdigkeit der von der Aussage B[REDACTED] abweichenden Bekundungen der Zeugen Z[REDACTED] W[REDACTED] und des Beklagten zu 2 befaßt. Es hat vielmehr ausdrücklich deren Aussagen außer Betracht gelassen (Urteil Blatt 3^R und 4) und ist nur von der Aussage B[REDACTED] ausgegangen, weil dem Rheinschiffahrtsgericht dessen Angaben bereits genügten, um zu dem Ergebnis zu gelangen, die Beklagten hätten nicht bewiesen, daß die Annäherungskurse der Schiffe jede Gefahr eines Zusammenstoßes ausschlossen.

Da das Berufungsgericht - ausgehend von der zutreffenden Rechtsauffassung, daß ein Bergfahrer, der unter Verstoß gegen § 37 Nr. 2 RhSchPVO (1954) eine kreuzende Kursänderung vorschreibt, von seinem Kursweisungsrecht einen fehlerhaften Gebrauch macht (BGH VersR 1968, 550) - positive Feststellungen über den Verlauf der Kurse vor der Begegnung getroffen hat, brauchte es den Zeugen B[REDACTED] nicht nochmals zu vernehmen. Denn im Gegensatz zum Rheinschiffahrtsgericht hat es die von diesem außer Betracht gelassenen Aussagen der übrigen Zeugen in seine

Würdigung einbezogen und damit weitere Beweismittel für seine Auffassung angeführt.

b) Der Revision ist auch nicht zu folgen, wenn sie vorbringt, das Berufungsgericht habe § 286 ZPO verletzt, weil es in der Frage des Uferabstandes des MS "Neska" der Aussage des Zeugen B [REDACTED] nicht gefolgt sei und sich stattdessen auf die Bekundung des Zeugen Z [REDACTED] gestützt habe, wogegen es andere Teile der Aussage des ausdrücklich als glaubwürdig bezeichneten Zeugen B [REDACTED] seiner Entscheidung zugrunde gelegt habe, wie es andererseits dem Zeugen Z [REDACTED] in anderen Punkten nicht gefolgt sei. Das Berufungsgericht habe hierfür zumindest eine einleuchtende Begründung geben müssen.

Der Tatrichter ist in der Würdigung von Zeugenaussagen grundsätzlich frei. Er kann Teilen einer Aussage folgen und gleichzeitig andere Bekundungen desselben Zeugen als unglaubwürdig oder widerlegt ansehen. Das Berufungsgericht hat auch begründet, warum es nicht dem Zeugen B [REDACTED], sondern Z [REDACTED] gefolgt ist. Es bezeichnet die Aussage des Zeugen Z [REDACTED] als präzise, die betreffende Bekundung B [REDACTED] dagegen als vage. Diese - wenn auch knappe - Beweiswürdigung genügt den Anforderungen des § 286 ZPO, denn sie läßt erkennen, daß eine sachgerechte Abwägung der abweichenden Aussagen stattgefunden hat (BGHZ 3, 162, 175).

2. Das Berufungsgericht stellt weiter fest, daß die beteiligten Schiffe 300 m voneinander entfernt waren, als MS "Neska" das - vom Talfahrer auch erkannte - Blinklicht für eine Steuerbordbegegnung gab. Nach den rechtsfehlerfreien Darlegungen des Berufungsgerichts

war bei dieser Entfernung die Kursweisung des Bergfahrrers so rechtzeitig, daß der Talfahrer die geforderte Steuerbordbegegnung noch ohne Gefahr durchführen konnte.

a) Ohne Erfolg rügt die Revision, das Berufungsgericht habe hier die Aussage des Zeugen Z [REDACTED] übergangen (§ 286 ZPO). Der Zeuge hatte bekundet, er habe das Einschalten des Blinklichts veranlaßt, als MS "Neska" sich bei In sight kommen des Talfahrers ungefähr 100 m unterhalb der bei km 318,520 gelegenen Wahrschaustation befunden habe. Die Revision will daraus herleiten, MS "Neska" sei im Zeitpunkt der Zeichengebung nur noch 20 m von der späteren Unfallstelle (km 318,6) entfernt gewesen.

Demgegenüber geht das Berufungsgericht auf Grund der Aussagen der Zeugen B [REDACTED], H [REDACTED] und S [REDACTED], die es bestätigt sieht durch eine anhand der feststehenden Fahrgeschwindigkeiten beider Schiffe vorgenommene Entfernungsberechnung, davon aus, daß MS "Neska" vom Zeigen des Blinklichts an bis zur Kollisionsstelle noch ca. 76 m und MS "Barbara Sybilla" noch ca. 230 m zurückzulegen hatten.

Das Berufungsgericht hat nicht gegen § 286 ZPO verstoßen, wenn es die Aussage des Zeugen Z [REDACTED] nicht ausdrücklich erörtert hat. Für eine einwandfreie Würdigung der Sach- und Rechtslage bedarf es keineswegs eines ausdrücklichen Eingehens auf jedes einzelne Vorbringen der Parteien oder jede einzelne Zeugenaussage und keiner eingehenden Auseinandersetzung damit, sofern sich nur ergibt, daß eine sachentsprechende Beurteilung überhaupt stattgefunden hat (BGHZ 3, 162, 175). Letzteres ist im Streitfall aber ohne weiteres dem Zusammenhang der Entscheidungsgründe zu entnehmen.

b) Zu Unrecht sieht die Revision einen Widerspruch darin, daß das Berufungsgericht einerseits davon ausgeht, MS "Neska" sei in einem Uferabstand von 50 m - bei einer Fahrwasserbreite von 100 m unterhalb der Unfallstelle - zu Berg gekommen, andererseits aber ausführt, MS "Neska" habe bis zur Kollisionsstelle noch mindestens 70 m Flußbreite überwinden müssen. Mit der letzteren Feststellung ist ersichtlich nicht die seitliche Entfernung quer über den Strom (Versetzung) gemeint, sondern die Entfernung, welche MS "Neska" in Schrägfahrtrichtung über den Strom noch bis zum Kollisionsort zurückgelegt hat.

3. Ohne Erfolg wendet sich die Revision gegen die Auffassung des Berufungsgerichts, MS "Neska" habe dem Talfahrer einen geeigneten Weg (§ 38 Nr. 1 Satz 2 RhSchPVO (1954)) zur Vorbeifahrt an Steuerbord freigelassen.

Das Berufungsgericht führt hierzu aus: Infolge der Rechtsbiegung des Rheins sei die Strömung im Bereich der Unfallstelle zum linken Ufer hin gerichtet. Zum gefahrlosen Durchfahren des von MS "Neska" dem Talfahrer überlassenen Hanges habe dieser die Ruderlage nicht plötzlich nach Backbord ändern müssen. Vielmehr habe MS "Barbara Sybilla" die - wegen der Abtrift nach links - gebotene Steuerbord-ruderlage lediglich geringfügig nachlassen müssen.

Diese Ausführungen lassen keinen Rechtsfehler erkennen. Insbesondere konnte das sachkundige Rheinschiffahrtsobergericht die Frage, welche Ruderlage bei dem ständig vorkommenden Durchfahren einer allmählichen Stromkrümmung notwendig ist, ohne die Zuziehung eines Sachverständigen entscheiden.

II. Nach den rechtsfehlerfreien Feststellungen des Berufungsgerichts hat somit die Führung des MS "Barbara Sybilla"

den Unfall schuldhaft verursacht, indem sie die rechtzeitige Kursweisung des Bergfahrrers bewußt mißachtet hat, zu deren Befolgung sie nach § 39 Nr. 1 RhSchPVO (1954) verpflichtet war.

III. Ohne Rechtsfehler verneint das Berufungsgericht ein Mitverschulden der Führung von MS "Neska".

1. Unstreitig hat MS "Neska" kein zusätzliches akustisches Kurszeichen gegeben. Ein solches Zeichen ist nach § 38 Nr. 4 RhSchPVO (1954) geboten, wenn zu befürchten steht, daß der Talfahrer die Kursweisung nach § 38 Nr. 2 oder Nr. 3 RhSchPVO (1954) nicht verstanden hat, oder wenn die Gefahr eines Zusammenstoßes droht.

a) Es steht fest, daß MS "Neska" eine rechtzeitige Kursweisung gegeben und klaren Backbordkurs zum badischen Grund eingeschlagen hat. Im Hinblick darauf durfte seine Führung erwarten, daß MS "Barbara Sybilla" die Kursweisung erkennen, befolgen und von dem - durch ein gegen § 39 Nr. 2 RhSchPVO (1954) verstoßendes Steuerbordkurszeichen erkennbar gemachten - Verlangen nach einem anderen Begegnungskurs auch ohne die Abgabe eines zusätzlichen Schallzeichens seitens MS "Neska" abgehen werde, zumal nach den Feststellungen des Berufungsgerichts MS "Barbara Sybilla" zunächst in Fahrwassermitte verblieb und einen Steuerbordkurs erst einschlug, als beide Schiffe lediglich noch 80 m voneinander entfernt waren.

b) Das Unterlassen eines Schallzeichens wegen der Gefahr eines Zusammenstoßes war nicht unfallursächlich. Aus der Fahrweise des MS "Barbara Sybilla" wurde, wie

16

das Berufungsgericht festgestellt hat, für MS "Neska" frühestens auf eine Entfernung von 80 m erkennbar, daß der Talfahrer die Kursweisung des Bergfahrers nicht befolgen werde. Auf eine derart kurze Entfernung hätte aber ein Schallzeichen seitens des MS "Neska" den Unfall nicht mehr verhindern können.

2. Zutreffend hat das Berufungsgericht der Führung von MS "Neska" auch nicht als Mitverschulden angerechnet, daß sie keinen Versuch unternommen hat, die drohende Kollision durch eine Kursänderung abzuwenden.

a) Einmal, so führt das Berufungsgericht sinngemäß aus, sei zweifelhaft, ob eine Kursänderung des Bergfahrers, die vor der erst auf eine Entfernung von 80 m erfolgten Kursänderung des Talfahrers ohnehin nicht in Betracht gekommen wäre, die Kollision noch habe verhindern können. Jedenfalls könne der Führung des MS "Neska" nicht angelastet werden, daß sie den schwerwiegenden, eingehendes Überlegen und schnelles Handeln erfordernden Entschluß nicht gefaßt habe, von ihrer eigenen Kursweisung abzuweichen. Es habe ihr hierfür nur eine Zeitspanne von weniger als einer halben Minute zur Verfügung gestanden.

Auch diese Erwägungen des Berufungsgerichts lassen keinen Rechtsfehler erkennen. Die Führung eines Schiffes trifft kein Mitverschulden, wenn sie in einer allein von einem anderen Schiff schuldhaft herbeigeführten Gefahrenlage im letzten Augenblick eine falsche Entscheidung trifft.

b) Rechtsirrig ist in diesem Zusammenhang die Auffassung der Revision, MS "Neska" habe Gegenmaßnahmen bereits bei Abgabe des ersten Steuerbordsignals von MS "Barbara Sybilla" ergreifen müssen. Der Bergfahrer

ist ebenso wie der Talfahrer an seine eigene Kursweisung gebunden. Nach § 37 Nr. 3 RhSchPVO (1954) darf er den von ihm festgelegten Kurs nicht mehr ändern, es sei denn, es läge der hier nach den Umständen nicht gegebene Ausnahmefall des § 5 RhSchPVO (1954) vor. Dem gesetzwidrigen Verlangen von MS "Barbara Sybilla" nach Änderung der erteilten Kursweisung brauchte MS "Neska" nicht nachzukommen.

Liesecke

Erbel

Fleck

Stimpel

Dr. Kellermann