

# Kursweisungsrecht bei geregelter Begegnung



»Revidirte Rheinschiffahrts-Acte« von 1868, Foto: ZK

**Aus § 9.04 Ziffer 3 RheinSchPV ergibt sich, dass grundsätzlich ein Schiff von einer Anlegestelle aus die Fahrt zu Berg aufnehmen darf, selbst wenn dabei im Bereich der geregelten Begegnung eine steuerbord/steuerbord Begegnung notwendig wird, solange dies ohne Gefahren für andere Schiff im Revier möglich ist.**

**Das Kursweisungsrecht der Bergfahrt nach § 9.04 Nr. 3 RheinSchPV besteht nicht nur für den Moment der Abfahrt, sondern solange, bis die Verkehrslage einen gefahrlosen Übergang nach linksrheinisch erlaubt, denn die Vorschrift dient dem Zweck, den bei geregelter Begegnung auf der »falschen Seite« ablegenden Schiffen eine gefahrlose Einreihung in das Verkehrsgeschehen zu ermöglichen. Ein Übergang von rechtsrheinisch nach linksrheinisch zwischen dem ersten und einem folgenden Talfahrer ist bei einem Abstand der Talfahrer von 600 m und einer üblichen Geschwindigkeit von 17 bis 20 km/h nicht gefahrlos möglich.**

**Erkennt der weisungsberechtigte Bergfahrer, dass der Talfahrer einen weisungswidrigen Kurs einschlägt, dann ist es grundsätzlich richtig, dass der Bergfahrer über Funk den Talfahrer anspricht, seine Geschwindigkeit verringert und im Übrigen seinen Kurs für eine gewiesene Begegnung steuerbord/steuerbord beibehält. Der Bergfahrer darf in diesem Fall erwarten, dass jedenfalls die beschriebenen Maßnahmen zu einer Kurskorrektur des Talfahrers entsprechend der Weisung führen.**

**Ein Ausweichmanöver des bergfahrenden Schiffes entgegen der eigenen Weisung nach linksrheinisch kommt grundsätzlich nur in Betracht, wenn der Talfahrer auch auf wiederholte Funkansprachen nicht reagierte und seinen Kollisionskurs trotz der zusätzlich gegebenen optischen und akustischen Warnsignale unbeirrt fortsetzt, und der Bergfahrer so die Havarie vermeiden oder abmildern kann.**

Urteil der Berufungskammer der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt vom 21. März 2016, Az.: 507 Z-2/16 (Rheinschiffahrtsgericht Duisburg-Ruhrort, Az.: 5 C 4/14 BSch)

## Aus dem Tatbestand:

Die Klägerin macht als Kaskoversicherer des MS »Lambada« aus abgetretenem und übergegangenem Recht Schadensersatzansprüche gegen die Beklagte zu 1 als Ausrüster und den Beklagten zu 2 als Schiffsführer des TMS »Aura« wegen einer Schiffskollision geltend, die sich am 7. Dezember 2012 im Bereich Duisburg bei Rhein-km 780 ereignet hat. Für den Bereich der Unfallstelle ist geregelte Begegnung angeordnet.

Am Unfalltag gegen 20.00 Uhr befuhr Schiffsführer G mit MS »Lambada« (84,45 m lang, 9,52 m breit, Ladekapazität 1.609,749 t) mit 1.270 t auf 2,60 m abgeladen den Rhein zu Tal. Er beabsichtigte, für die Übernachtung rechtsrheinisch in die Ruhmündung einzufahren und dort zu ankern. Es war dunkel bei klarer Sicht. Zur gleichen Zeit befand sich TMS »Aura« (110 m lang) beladen mit 2.150 t Biodiesel auf der Fahrt von Vlissingen zu Berg nach Mulhouse. Verantwortlicher Schiffsführer war der Beklagte zu 2. Gegen 19.30 Uhr legte TMS »Aura« für einen Personalwechsel an der rechtsrheinischen Mühlenweide an. Um 19.45 Uhr setzte es seine Fahrt zu Berg zunächst rechtsrheinisch fort. In Höhe des Hafenanals erkannte der Beklagte zu 2 auf dem Radarschirm MS »Lambada« in einer Entfernung von etwa 600 m in der Talfahrt. Er sprach Schiffsführer G über UKW-Kanal 10 an und erteilte die Kursweisung Steuer-

bord an Steuerbord. Bei der weiteren Annäherung der Fahrzeuge reduzierte er die Geschwindigkeit des TMS »Aura«.

TMS »Aura« und MS »Lambada« kollidierten in der Weise, dass MS »Lambada« mit der Backbordseite in Höhe des Bugstrahlraums gegen den Steven von TMS »Aura« geriet. An MS »Lambada« entstanden erhebliche, der Höhe nach streitige Schäden am Vorschiff und an der Vorschiffswohnung ...

Mit Teilurteil vom 22. Dezember 2014 hat das Rheinschiffahrtsgericht die Klage gegen den Beklagten zu 2 abgewiesen und diese Entscheidung im Wesentlichen wie folgt begründet ...

Angesichts der festgestellten Gegebenheiten stelle die Fahrt des TMS »Aura« zu Berg am rechtsrheinischen Rand der Fahrinne bei gesetzter blauer Tafel und Funkellicht kein nautisches Fehlverhalten dar. Der Beklagte zu 2 habe nicht gegen § 9.04 Nr. 3 RheinSchPV verstoßen ...

Der Beklagte zu 2 habe auch nicht an der Mühlenweide so lange warten müssen, bis die Talfahrt TMS »Aura« passiert haben würde. Ein Übergang nach dem ersten Talfahrer und vor MS »Lambada« sei schon deswegen ausgeschlossen, weil der Abstand zwischen diesen beiden Schiffen nach den Bekundungen der Zeugen hierfür nicht ausgereicht habe ...

Der Beklagte zu 2 habe nach dem Erkennen des Kollisionskurses von MS »Lambada« nicht mehr kollisionsvermeidend reagieren können.

Die Havarie beruhe allein auf dem nautischen Fehlverhalten von Schiffsführer G. Er habe gegen § 1.04 und § 6.16 RheinSchPV verstoßen ...

## Aus den Entscheidungsgründen:

Die Berufung der Klägerin ist zulässig, bleibt in der Sache jedoch ohne Erfolg. Das Rheinschiffahrtsgericht hat ein für die Havarie ursächliches Verschulden des Beklagten zu 2 als Schiffsführer des TMS »Aura« zu Recht verneint. Eine Schadensersatzpflicht des Beklagten zu 2 kann demnach weder aus § 823 BGB noch aus §§ 92 ff. BinSchG hergeleitet werden.

I. ...

Nach den im Wesentlichen übereinstimmenden Angaben der Besatzungsmitglieder des TMS »Aura« – des Beklagten zu 2 sowie der Zeugen B und N – kamen TMS »Aura« auf dem Streckenabschnitt zwischen der Friedrich-Ebert-Brücke (Rhein-km 780,7) und der Essenberger Straßenbrücke (Rhein-km 778,5) drei Talfahrer entgegen. Die Begegnung mit dem ersten Talfahrer fand oberhalb der Friedrich-Ebert-Brücke Steuerbord an Steuerbord statt. Im Abstand von etwa 600 m folgte als zweiter Talfahrer MS »Lambada« gefolgt von einem Schubverband in Höhe der Essenberger Straßenbrücke. ...

II.

Unter den gegebenen Umständen stellte die langsame Fahrt des TMS »Aura« zu Berg am rechtsrheinischen Rand der Fahrinne mit weißem Funkellicht kein gegen § 9.04 Nr. 3 RheinSchPV verstoßendes nautisches Fehlverhalten des Beklagten zu 2 dar, wie das Rheinschiffahrtsgericht richtig erkannt hat.

Entgegen der Auffassung der Klägerin musste der Beklagte zu 2 nicht vor oder unmittelbar nach der Abfahrt von der Anlege-

stelle Mühlenweide die Vorbeifahrt der Tal-fahrt abwarten. Wäre das der Fall, so wäre die Vorschrift des § 9.04 Nr. 3 RheinSch-PV ohne praktischen Anwendungsbereich. Denn ein Kursweisungsrecht der Bergfahrt bei geregelter Begegnung macht nur Sinn, wenn Tal-fahrt vorhanden ist. Der Beklagte zu 2 durfte daher auch angesichts der Tal-fahrt im Revier von der rechtsrheini-schen Anlegestelle abfahren und der Tal-fahrt durch Setzen des weißen Funkellichts den Kurs für eine Begegnung Steuerbord an Steuerbord weisen. Schiffsführer G hatte zwar den von TMS »Aura« gewiesenen Kurs nicht durch Setzen des weißen Funkellichts bestätigt. Der Beklagte zu 2 durfte aber erwarten, dass die Schiffsführung des MS »Lambada« im Laufe der weiteren Annäherung der Schiffe die Kurswei-sung noch bestätigen und jedenfalls auf eine Wiederholung der Kursweisung über UKW-Kanal 10 reagieren würde. Wäre dies geschehen, hätte auch eine Begegnung mit MS »Lambada« problemlos Steuerbord an Steuerbord durchgeführt werden können.

Das Kursweisungsrecht der Bergfahrt nach § 9.04 Nr. 3 RheinSchPV besteht, anders als die Klägerin meint, auch nicht nur für den »Moment der Abfahrt«. Wie das Rheinschiffahrtsgericht richtig gesehen hat, dient die Vorschrift vielmehr dem Zweck, den bei geregelter Begegnung auf der »falschen« Seite abfahrenden Schif-fen eine gefahrlose Einreihung in das Verkehrsgeschehen zu ermöglichen. Das Kursweisungsrecht der Bergfahrt besteht daher notwendigerweise so lange, bis die Verkehrslage einen gefahrlosen Übergang nach linksrheinisch erlaubt ...

Das Rheinschiffahrtsgericht ist zu der Überzeugung gelangt, dass in Anbetracht der Entfernungsangaben der Zeugen B und N und der Geschwindigkeiten der beteiligten Fahrzeuge ein gefahrloser Übergang von TMS »Aura« nach linksrheinisch vor der Kollision mit MS »Lambada« nicht möglich war. Diese Auffassung teilt die Berufungskammer.

Ein Übergang noch vor dem ersten Tal-fahrer kam angesichts der Entfernung von nur etwa 400 m zu TMS »Aura« und dazu wegen der vorangegangenen und von dem Tal-fahrer bestätigten Kursweisung für eine Begegnung Steuerbord an Steuerbord offensichtlich nicht in Betracht.

Entgegen der Auffassung der Klägerin war aus der maßgeblichen damaligen Sicht des Beklagten zu 2 auch ein Übergang zwischen dem ersten Tal-fahrer und dem in einem Abstand von etwa 600 m folgenden MS »Lambada« nicht gefahrlos möglich. Bei Beibehaltung der in der Tal-fahrt üblichen Geschwindigkeit von 17 bis 20 km/h hätte MS »Lambada« für die Strecke von etwa 600 m nur ca. zwei Minuten benötigt. Schon diese geringe Zeitspanne spricht dagegen, dass es dem Beklagten gelungen wäre, mit dem schwer beladenen Tankmotorschiff, das noch im Begriff

war, Fahrt aufzunehmen, gegen die Strömung mit Sicherheit das linksrheinische Fahrwasser zu erreichen, ohne die Gefahr einer Kollision mit MS »Lambada« herauf-zubeschwören. In dieser Situation war es die nautisch allein richtige Entscheidung, von dem riskanten Übergang nach linksrheinisch vorerst abzusehen und TMS »Aura« mit geringer Geschwindigkeit hart am rechtsrheinischen Rand der Fahrinne mit weißem Funkellicht weiter zu Berg zu führen, um MS »Lambada« an Steuerbord passieren zu lassen. Das wäre, wie die von dem Beklagten zu 2 vorgelegte Tresco-Aufzeichnung zeigt, auch problemlos möglich gewesen, wenn Schiffsführer G die mehrfache Kursweisung des Beklagten zu 2 beachtet hätte. Ob die Bergfahrt nahe am rechtsrheinischen Ufer deswegen besonders gefährlich war, wie die Klägerin geltend macht, weil sich oberhalb der Mühlenweide rechtsrheinisch zwei kurz aufeinander folgende Hafenein- und -aus-fahrten sowie die Ruhmündung befinden, ist für die Beurteilung des Verschuldens einer Kollision zwischen Berg- und Tal-fahrern auf dem Rhein ersichtlich ohne Bedeutung.

### III.

Auch einen Verstoß des Beklagten zu 2 gegen § 1.04 RheinSchPV hat das Rheinschiffahrtsgericht zu Recht verneint.

Nach den übereinstimmenden Bekundungen der Zeugen B und N rief der Beklagte zu 2, als er die Kursänderung des MS »Lambada« nach rechtsrheinisch erkannte, MS »Lambada« sofort mehrfach über UKW-Kanal 10 an und verringerte, nachdem MS »Lambada« auf die Funkdurchsagen nicht reagierte und seinen Kurs nach rechtsrheinisch beibehielt, die Geschwindigkeit des TMS »Aura«, indem er die Maschine zunächst auf Stop stellte und sodann voll zurück machte. Andere Maßnahmen zur Vermeidung der drohenden Kollision mit MS »Lambada« kamen in der gegebenen Situation nicht in Betracht.

Insbesondere war ein Ausweichen von TMS »Aura« nach Steuerbord entgegen der Darstellung der Klägerin nicht möglich ... Zu diesem Zeitpunkt war die nautisch gebotene Reaktion des Beklagten zu 2 jedoch, wie vorstehend dargelegt, keine Kursänderung nach Steuerbord, sondern eine Wiederholung der Kursweisung an MS »Lambada« über UKW-Kanal 10 unter Beibehaltung des rechtsrheinischen Kurses des TMS »Aura«. Unter gewöhnlichen Umständen war zu erwarten, dass jedenfalls diese Maßnahmen zu einer Kurskorrektur des Tal-fahrers und in der Folge zu der gewiesenen Begegnung Steuerbord an Steuerbord geführt hätten. In dieser Situation durfte TMS »Aura« seinen Kurs auf keinen Fall im Widerspruch zu der selbst gegebenen Kursweisung seinerseits nach Steuerbord und damit in den zu erwartenden korrigierten Kurs der Tal-fahrt verlegen.

Ein Ausweichmanöver nach linksrheinisch wäre erst in Betracht gekommen, als der Beklagte zu 2 feststellen musste, dass MS »Lambada« auch auf wiederholte Funkansprachen nicht reagierte und seinen Kollisionskurs trotz der zusätzlich gegebenen optischen und akustischen Warnsignale unbeirrt fortsetzte. Zu diesem Zeitpunkt hatte TMS »Aura« aber bereits eine weitere Strecke zu Berg zurückgelegt, während der Schubverband sich in der Tal-fahrt weiter genähert hatte. Ein Ausweichmanöver des Beklagten zu 2 nach Steuerbord unmittelbar vor der Kollision hätte also die Gefahr einer Kollision mit dem Schubverband heraufbeschworen.

### IV.

Nach alledem fehlt es an einem schuldhaften Verursachungsbeitrag des Beklagten zu 2 mit der Folge, dass ihn keine Ersatzpflicht für die von der Klägerin geltend gemachten Schäden trifft.

### Anmerkung der Redaktion:

*Die Berufungskammer stellt zu Recht fest, dass es keine grundsätzliche Verpflichtung gibt, die Einfahrt in eine Wasserstraße zu unterlassen, wenn dadurch bergfahrend eine Weisung entgegen der geregelten Begegnung ausgesprochen werden muss. Eine Verpflichtung, abzuwarten, bis das bergwärts gelegene Wasser völlig frei ist, besteht nicht. Diese Wertung ist angesichts der Verkehrsdichte auf den Wasserstraßen richtig. Dies gilt nicht nur für die Güterschifffahrt, sondern in besonderem Maße auch für die Fahrgastschifffahrt, die bemüht ist, Fahrpläne und Fahrzeiten pünktlich einzuhalten. Die geregelte Begegnung ist keine heilige Kuh und darf unter bestimmten Voraussetzungen missachtet werden, wenn die nautische Situation dies zulässt. Insbesondere muss der Bergfahrer erst auf die »richtige« Seite wechseln, sobald dies ohne jedes Risiko möglich ist.*

*Weiter hat die Berufungskammer zu Recht das Gebot betont, entsprechend der eigenen Weisung den Kurs beizubehalten. Der Bergfahrer muss selbst dann einen klaren Kurs für die gewiesene Begegnung fahren, wenn der Tal-fahrer nicht unverzüglich reagiert. Es ist grundsätzlich Sache des Tal-fahrers, rechtzeitig und notfalls im letzten Moment entsprechend der Weisung des Bergfahrers auszuweichen. Würde der Bergfahrer seinen Kurs entgegen der eigenen Weisung verändern, würde er eine unklare Situation herbeiführen, was ihm nicht zugemutet werden kann. Dies kann vom Bergfahrer allenfalls als Manöver des letzten Augenblickes verlangt werden und auch nur dann, wenn dadurch eine realistische Chance besteht, die Havarie noch zu vermeiden oder deren Folgen abzumildern.*

*Rechtsanwalt Dr. Martin Fischer,  
Frankfurt am Main*

**Urteil der Berufungskammer der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt vom 21. März 2016, Az.: 507 Z-2/16 (Rheinschiffahrtsgericht Duisburg-Ruhrort, Az.: 5 C 4/14 BSch)**

**Tatbestand**

Die Klägerin macht als Kaskoversicherer des MS »Lambada« aus abgetretenem und übergegangenem Recht Schadensersatzansprüche gegen die Beklagte zu 1 als Ausrüster und den Beklagten zu 2 als Schiffsführer des TMS »Aura« wegen einer Schiffskollision geltend, die sich am 7. Dezember 2012 im Bereich Duisburg bei Rhein-km 780 ereignet hat. Für den Bereich der Unfallstelle ist geregelte Begegnung angeordnet.

Am Unfalltag gegen 20.00 Uhr befuhr Schiffsführer G mit MS »Lambada« (84,45 m lang, 9,52 m breit, Ladekapazität 1.609,749 t) mit 1.270 t auf 2,60 m abgelenkt den Rhein zu Tal. Er beabsichtigte, für die Übernachtung rechtsrheinisch in die Ruhrmündung einzufahren und dort zu ankern. Es war dunkel bei klarer Sicht.

Zur gleichen Zeit befand sich TMS »Aura« (110 m lang) beladen mit 2.150 t Biodiesel auf der Fahrt von Vlissingen zu Berg nach Mulhouse. Verantwortlicher Schiffsführer war der Beklagte zu 2. Gegen 19.30 Uhr legte TMS »Aura« für einen Personalwechsel an der rechtsrheinischen Mühlenweide an. Um 19.45 Uhr setzte es seine Fahrt zu Berg zunächst rechtsrheinisch fort. In Höhe des Hafenanals erkannte der Beklagte zu 2 auf dem Radarschirm MS »Lambada« in einer Entfernung von etwa 600 m in der Talfahrt. Er sprach Schiffsführer G über UKW-Kanal 10 an und erteilte die Kursweisung Steuerbord an Steuerbord. Bei der weiteren Annäherung der Fahrzeuge reduzierte er die Geschwindigkeit des TMS »Aura«.

TMS »Aura« und MS »Lambada« kollidierten in der Weise, dass MS »Lambada« mit der Backbordseite in Höhe des Bugstrahlraums gegen den Steven von TMS »Aura« geriet. An MS »Lambada« entstanden erhebliche, der Höhe nach streitige Schäden am Vorschiff und an der Vorschiffswohnung.

Über das Vermögen der ursprünglichen Beklagten zu 1 ist am 26. September 2014 das Insolvenzverfahren eröffnet worden. Der Insolvenzverwalter hat das dadurch hinsichtlich der Beklagten zu 1 unterbrochene Verfahren nicht aufgenommen.

Die Klägerin hat vorgetragen:

Schiffsführer G habe ab Rhein-km 779 mehrfach über UKW-Kanal 10 mitgeteilt, dass er beabsichtige, kopfvor in die Ruhrmündung einzufahren. Eine Rückmeldung sei nicht erfolgt. Er habe einen Kurs in Strommitte gehalten, um in die Ruhr einzufahren zu können. Unmittelbar vor der Kollision habe Schiffsführer G noch versucht, das querliegende MS »Lambada« mit vol-

ler Maschinenkraft aufzustrecken, um dem Bergfahrer auszuweichen. Die Kollision sei allein auf das nautische Fehlverhalten des Beklagten zu 2 zurückzuführen. Der Beklagte zu 2 habe nicht am rechtrheinischen Ufer zu Berg fahren dürfen; er hätte vielmehr gemäß § 9.04 Nr. 2 RheinSchPV nach dem Ablegen von der Mühlenweide Kurs über Steuerbord nach linksrheinisch nehmen müssen.

Der havariebedingte Sachschaden belaufe sich auf 60.359,78 €. Die Reparatur habe witterungsbedingt 64 Tage gedauert, woraus sich ein Nutzungsverlust von 67.665,92 € ergebe.

Die Klägerin hat beantragt,

den Beklagten zu 2 gesamtschuldnerisch haftend mit der (ursprünglichen) Beklagten zu 1 zu verurteilen, an die Klägerin 128.025,70 € nebst Zinsen in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 18. September 2013 zu zahlen.

Der Beklagte zu 2 hat beantragt,

die Klage abzuweisen.

Er hat vorgetragen:

Er habe sich vor dem Ablegen von der Mühlenweide über Berg- und Talfahrt informiert und über UKW-Kanal 10 angekündigt, mit blauer Tafel zu Berg zu gehen. Dann sei er mit blauer Tafel und weißem Funkellicht losgefahren. Nach dem Ablegen habe er nicht sofort nach linksrheinisch übergehen können, weil der rechtsrheinische Brückenpfeiler der Friedrich-Ebert-Brücke die vollständige Sicht nach Oberstrom bis zur Essenberger Brücke verhindere. Als er freie Sicht nach Oberstrom gehabt habe, habe er drei linksrheinisch auf gleichem Kurs hintereinander entgegen kommende Talfahrer ausgemacht. Der letzte der drei Talfahrer sei MS »Lambada« gewesen. Die beiden vorausfahrenden Talfahrer hätten die Kursweisung bestätigt; die Begegnung mit ihnen habe problemlos Steuerbord an Steuerbord stattgefunden. MS »Lambada« habe kein weißes Funkellicht gezeigt und entgegen der Kursweisung seinen Kurs nach rechtsrheinisch verlegt. Er, der Beklagte zu 2, habe daraufhin weitere Funkansprachen gehalten und erneut Kursweisung erteilt. Eine Antwort sei nicht erfolgt. Kurz vor der Kollision habe er Schallzeichen gegeben und voll zurück gemacht. Nach der Kollision habe sich der Schiffsführer von MS »Lambada« erstmals gemeldet mit den Worten »Ich habe dich nicht gesehen«.

Der Schiffsführer von MS »Lambada« habe angesichts der Kursweisung der Bergfahrt

eine unzulässige Querfahrt unternommen und es zudem unterlassen, den bei diesem Manöver erforderlichen Ausguck auf dem Vorschiff aufzustellen. Der Beweis des ersten Anscheins spreche für das alleinige Verschulden der Schiffsführung des MS »Lambada«, da diese TMS »Aura« übersehen und nicht auf Funkdurchsagen und Schallsignale reagiert habe.

Das Rheinschiffahrtsgericht hat zum Unfallhergang den Beklagten zu 2 informativ angehört und Beweis erhoben durch Zeugenvernehmung der Besatzungsmitglieder beider Fahrzeuge sowie der diensttuenden Beamten der Wasserschutzpolizei. Mit Teilurteil vom 22. Dezember 2014 hat das Rheinschiffahrtsgericht die Klage gegen den Beklagten zu 2 abgewiesen und diese Entscheidung im Wesentlichen wie folgt begründet:

Die Klägerin habe weder aus übergegangenem noch aus abgetretenem Recht Anspruch auf Schadensersatz gegenüber dem Beklagten zu 2, denn dieser habe keinen ihm vorwerfbaren Verursachungsbeitrag zum Zustandekommen der Havarie geleistet. Dies habe die Beweisaufnahme zur Überzeugung des Gerichts ergeben. Die Zeugen B und N hätten die Schilderung des informativ gehörten Beklagten zu 2 zu den Geschehnissen ab der Abfahrt von der Mühlenweide bis zur Kollision mit MS »Lambada« in ihren wesentlichen Punkten bestätigt. Die Zeugen seien glaubwürdig, ihre Aussagen glaubhaft. Dem gegenüber ergebe sich aus den Bekundungen des Zeugen G, dass er dem Geschehen im Revier jedenfalls bis kurz vor der Kollision nicht die nötige Aufmerksamkeit geschenkt habe.

Angesichts der festgestellten Gegebenheiten stelle die Fahrt des TMS »Aura« zu Berg am rechtsrheinischen Rand der Fahrinne bei gesetzter blauer Tafel und Funkellicht kein nautisches Fehlverhalten dar. Der Beklagte zu 2 habe nicht gegen § 9.04 Nr. 3 RheinSchPV verstoßen.

Das Gericht sei davon überzeugt, dass der Beklagte zu 2 der Talfahrt den Kurs entsprechend § 6.04 Nr. 3a RheinSchPV durch ein helles weißes Funkellicht gewiesen und damit eine Begegnung Steuerbord an Steuerbord verlangt habe. Nach der Aussage des Zeugen B habe der erste Talfahrer die Kursweisung erkannt und sie mit Funkellicht bestätigt. Der Zeuge G habe bei seiner eingehenden Befragung eingeräumt, das bergfahrende TMS »Aura« schlicht mit den Ruhrorter Lichtern verwechselt zu haben. Er habe sich auch nicht darauf festgelegt, bei »Aura« sei kein Funkellicht gesetzt gewesen.

Der Beklagte zu 2 habe bei der Abfahrt

von der rechtsrheinisch gelegenen Anlegestelle Mühlenweide rechtsrheinisch nur fahren und Kursweisung nur erteilen dürfen, wenn er sich vergewissert gehabt habe, dass seinem Verlangen ohne Gefahr habe entsprochen werden können. Falls dadurch Gefahren für andere Schiffe im Revier hätten entstehen können, hätte er deren Vorbeifahrt abwarten müssen. Er habe die Verantwortung dafür getragen, dass das von ihm geforderte Manöver gefahrlos habe durchgeführt werden können. Diesen Anforderungen habe der Beklagte zu 2 genügt. Der erste Talfahrer habe auf die Kursweisung reagiert und TMS »Aura« kurz nach der Abfahrt im Bereich der Friedrich-Ebert-Brücke problemlos passiert. Da TMS »Aura« dicht unter dem rechten Ufer in einer Entfernung von etwa 40 m geführt worden sei, wäre auch mit MS »Lambada« bei Fortsetzung der Talfahrt und der gebotenen Aufmerksamkeit des Schiffsführers eine vollkommen unproblematische Begegnung Steuerbord an Steuerbord möglich gewesen. Nach den Angaben des Zeugen F, der das Duisburger Revier aus seiner Tätigkeit bei der Wasserschutzpolizei bestens kenne, sei die Fahrweise des TMS »Aura« keineswegs ungewöhnlich gewesen; beim Ablegen von der Mühlenweide werde der Übergang nach linksrheinisch je nach Verkehr erst in dem Bereich vollzogen, in dem es hier zur Kollision gekommen sei.

Der Beklagte zu 2 habe auch nicht an der Mühlenweide so lange warten müssen, bis die Talfahrt TMS »Aura« passiert haben würde. § 9.04 Nr. 3 RheinSchPV wolle dem Abfahrer die Möglichkeit geben, sich gefahrlos wieder in das Verkehrsgeschehen auf dem Rhein einzugliedern, und erlaube die rechtsrheinische Fahrt zu Berg im Bereich der geregelten Begegnung nur für die dafür erforderliche Strecke. Bei den üblichen Geschwindigkeiten in der Talfahrt von etwa 20 km/h wäre ein Übergang von TMS »Aura« zur linksrheinischen Seite vor dem ersten Talfahrer mit Gefahr verbunden gewesen, wobei dahinstehen könne, ob dieser beim Ablegen von TMS »Aura« nur 400 m oder noch deutlich weiter entfernt gewesen sei. Wenn der Beklagte zu 2 versucht hätte, TMS »Aura« noch vor dem ersten Talfahrer nach linksrheinisch zu führen, hätte er eine für diesen unklare und damit für beide Schiffe möglicherweise gefahrträchtige Situation heraufbeschworen. TMS »Aura« habe zunächst in spitzem Winkel von der Mühlenweide weg zu Berg geführt und gegen die Strömung beschleunigt werden müssen. Ein schneller Wechsel nach linksrheinisch hätte erst bei Erreichen der üblichen Geschwindigkeit zu Berg erfolgen können. Angesichts der Strömungsverhältnisse und der Abladung wäre es zudem nautisch riskant gewesen, das Ruder hart Steuerbord zu legen, um querfahrend die andere Rheinseite noch vor dem ersten Talfahrer errei-

chen zu wollen. Ein Übergang nach dem ersten Talfahrer und vor MS »Lambada« sei schon deswegen ausgeschlossen, weil der Abstand zwischen diesen beiden Schiffen nach den Bekundungen der Zeugen hierfür nicht ausgereicht habe.

Der Beklagte zu 2 habe auch nicht gegen § 1.04 RheinSchPV verstoßen. Er habe dem Geschehen im Revier die nötige Aufmerksamkeit gewidmet und nach Erkennen der Gefahrenlage in der durch § 1.04 RheinSchPV gebotenen Weise reagiert. Er habe nach der glaubhaften Schilderung der Zeugen B und N MS »Lambada« mehrmals über Funk angerufen, die Maschine zur Vorsicht auf Stopp gestellt und bei der weiteren Annäherung von MS »Lambada« in Schrägfahrt voll rückwärts gemacht. Bei Erkennen des Kollisionskurses habe er auch die gemäß § 6.04 Nr. 4 RheinSchPV gebotenen Schallzeichen gegeben und die Scheinwerfer eingeschaltet. Das Gericht sei dagegen nicht davon überzeugt, dass Schiffsführer G das Einfahrmanöver in die Ruhr über Funk angekündigt habe. Eine wie von der Klägerin behauptet mehrfache Ankündigung habe er selbst nicht bestätigt, vielmehr nur eine Ankündigung angegeben. Auch dies sei jedoch als Schutzbehauptung zu werten. Da Schiffsführer G keine Bergfahrt wahrgenommen und demzufolge auch kein Funklicht gesetzt habe, sei eine Ankündigung aus seiner Sicht nicht erforderlich gewesen. Wäre sie erfolgt, so wäre sie mit Sicherheit von dem Beklagten zu 2 und dem Zeugen B wahrgenommen worden, die das Geschehen im Revier und auch eventuelle Funkprüche aufmerksam verfolgt hätten.

Der Beklagte zu 2 habe nach dem Erkennen des Kollisionskurses von MS »Lambada« nicht mehr kollisionsvermeidend reagieren können. Nach seiner Schätzung habe bei Beginn des Steuerbordkurses von MS »Lambada« der Abstand zwischen beiden Schiffen etwa 600 m betragen. Bei Ausgangsgeschwindigkeiten von etwa 18 km/h für MS »Lambada« und 8 km/h für TMS »Aura« ergebe sich eine Annäherungsgeschwindigkeit von etwa 26 km/h. Die Zeitspanne bis zur Kollision habe somit knapp 90 Sekunden betragen. In dieser geringen Zeitspanne sei es dem Beklagten zu 2 nicht möglich gewesen, einen kollisionsvermeidenden Kurs zu fahren. Er habe das Ruder nicht hart Backbord legen können, da er sich nur etwa 40 m aus dem rechten Ufer befunden habe. Ein eventueller Kurs hart Steuerbord wäre auch unter Einsatz des Bugstrahlruders angesichts der langen Reaktionszeit des beladenen Schiffs nicht erfolversprechend gewesen. Eine Kursänderung bei dem gleichzeitigen Versuch, das Schiff ständig zu machen, wäre überdies mit der Gefahr der Manövrierunfähigkeit verbunden gewesen. Der Beklagte zu 2 habe mit dem Versuch, die Geschwindigkeit durch vollan zurück möglichst zu

verringern, die einzig erfolversprechende Möglichkeit gewählt, die ihm zur Verfügung gestanden habe. Dass er nicht sofort nach Erkennen des Manövers von MS »Lambada« vollan zurück gemacht habe, könne ihm nicht angelastet werden. Es sei schon nicht sicher, ob in diesem Fall die Kollision vermieden worden wäre. Aufgrund seiner Funkansprachen habe der Beklagte zu 2 zudem zunächst davon ausgehen können, dass MS »Lambada« das beabsichtigte Einfahrmanöver aufgeben und – wie von der Klägerin behauptet – das Schiff wieder aufstrecken werde.

Die Havarie beruhe allein auf dem nautischen Fehlverhalten von Schiffsführer G. Er habe gegen § 1.04 und § 6.16 RheinSchPV verstoßen. Er habe die Vorsichtsmaßnahmen außer Acht gelassen, die ihm die allgemeine Sorgfaltspflicht und die Übung der Schifffahrt geboten hätten. Er habe selbst eingeräumt, dem Verkehr im Revier nicht die erforderliche Aufmerksamkeit geschenkt zu haben. Er hätte sich mittels Radar über das Geschehen im Revier vergewissern müssen. Vor dem Beginn seines Einbiegemanövers hätte er durch einen Blick aus dem Steuerhaus das Funklicht von TMS »Aura« erkennen können. MS »Lambada« habe erst dann in die Ruhr als Nebenwasserstraße des Rheins einfahren dürfen, nachdem der Schiffsführer sich vergewissert gehabt habe, dass dieses Manöver ohne Gefahr habe ausgeführt werden können und andere Fahrzeuge nicht unvermittelt ihren Kurs oder ihre Geschwindigkeit hätten ändern müssen. Schiffsführer G habe offensichtlich blind darauf vertraut, dass ihm rechtsrheinisch keine Bergfahrt entgegen kommen werde. Bei aufmerksamer Beobachtung des Reviers hätte ihm bei der klaren Sicht trotz Dunkelheit TMS »Aura« nicht verborgen bleiben können. Er hätte in diesem Fall die von § 6.16 Nr. 2a RheinSchPV vorgeschriebenen Schallzeichen geben können. Davon hätte er nur dann absehen dürfen, wenn klare Kursabsprachen über Funk getroffen worden wären, was nicht geschehen sei.

Gegen dieses ihr am 13. Januar 2015 zugestellte Urteil hat die Klägerin mit dem Antrag auf Entscheidung durch die Berufungskammer der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt form- und fristgerecht Berufung eingelegt und ihr Rechtsmittel form- und fristgerecht begründet.

Die Klägerin wendet sich unter Wiederholung und Vertiefung ihres erstinstanzlichen Vorbringens gegen die Tatsachenfeststellungen und die Beweiswürdigung des Rheinschiffahrtsgerichts und macht dazu im Wesentlichen geltend:

Das Rheinschiffahrtsgericht habe unberücksichtigt gelassen, dass ausweislich der Tresco-Aufzeichnungen des TMS »Aura« die Kollision der Schiffe wohl erst

bei Rhein-km 780,1, also knapp oberhalb der Ruhrmündung, stattgefunden habe. Bis dahin habe TMS »Aura« 800 m rheinaufwärts zurückgelegt gehabt, und zwar »immer und stur rechtsrheinisch«. Damit liege ein eklatanter Verstoß des Beklagten zu 2 gegen die klare Vorschrift des § 9.04 RheinSchPV vor. Eine Ausnahme von dem strikten Gebot, auf der Steuerbordseite zu fahren, gelte nach § 9.04 Nr. 3 RheinSchPV nur für den Moment des »Abfahrens« von einer am rechten Ufer gelegenen Anlegestelle. Aus dem Gesamthalt der Vorschrift ergebe sich, dass sich ein solch abfahrendes Schiff unverzüglich auf die andere Rheinseite begeben müsse. Dies müsse auch für TMS »Aura« gelten. Nachdem das Schiff von der Mühlenweide abgelegt gehabt habe, hätte es die ankommende Talfahrt durchfahren lassen müssen, bevor es seine Fahrt fortgesetzt habe. Keinesfalls berechtige die Vorschrift dazu, bei ankommender Talfahrt mehrere hundert Meter rechtsrheinisch zu Berg zu fahren. Hinzu komme noch eine hier besonders gefährliche Situation, weil sich zwischen der Mühlenweide und der späteren Kollisionsstelle drei kurz aufeinanderfolgende Ein- und Ausfahrten von Häfen und eines Nebenflusses befänden. Gerade weil diese Situation so gefährlich sei, hätten in diesem Bereich zu Berg fahrende Schiffe, die nicht in eine der Einfahrten einfahren wollten, nichts zu suchen. Hierauf müsse sich die talfahrende Schifffahrt verlassen können. Deshalb sei es für jeden Schiffer verpflichtend, dass er von der Mühlenweide abfahrend so schnell wie möglich auf die linksrheinische Seite fahre und nicht den Rhein verbotenerweise rechtsrheinisch zu Berg befahre. Wenn sich Talfahrt nähere, müsse das bergfahrende Schiff eben warten. Hierzu sei der Beklagte zu 2 aber nicht willens gewesen, so dass er einen maßgeblichen Anteil am Zustandekommen der Kollision habe.

Schiffsführer G treffe dagegen keine Schuld. Er habe sich darauf verlassen dürfen und müssen, dass in diesem Bereich der Ruhrmündung weder grundsätzlich noch ausnahmsweise (wegen fehlender Funkmeldung) ein Schiff zu Berg komme. Deshalb sei es durchaus verständlich, dass Schiffsführer G angegeben habe, das entgegen kommende TMS »Aura« erst gesehen zu haben, als die Schiffe ca. 100 m auseinander gewesen seien und der Beklagte zu 2 ihn erstmals über Funk angesprochen habe. Demgegenüber sei es völlig unverständlich, weshalb der Beklagte zu 2 das Manöver des MS »Lambada« nicht gesehen haben wolle. Nach den Angaben des Zeugen G habe sich weder vor noch hinter MS »Lambada« Schifffahrt in einem Abstand von weniger als einem Kilometer befunden. Die Sicht sei daher für alle Schiffe völlig frei gewesen.

Schiffsführer G habe bei der Einleitung des

Manövers oberhalb der Ruhrmündung und damit noch in weiter Entfernung von der Mühlenweide mit einem in der Ruhrmündung zu Berg fahrenden Schiff nicht rechnen müssen. Er habe das Manöver also begonnen und ausgeführt, ohne dass für die andere Schifffahrt eine Gefahr bestanden habe. Damit habe er die ihn nach § 6.16 RheinSchPV treffenden Pflichten erfüllt.

Die Angaben des Beklagten zu 2 seien widersprüchlich und sogar wahrheitswidrig. Es sei gerichtsbekannt, jedenfalls aber aus den Tresco-Aufzeichnungen eindeutig erkennbar, dass man von der Anlegestelle Mühlenweide aus freien Blick rheinaufwärts habe, der insbesondere nicht durch den Brückenpfeiler der Friedrich-Ebert-Brücke eingeschränkt werde. Nicht richtig sei auch die Darstellung des Beklagten zu 2, die Kollision habe Kopf auf Kopf stattgefunden, wie sich schon aus dem Schadensbild ergebe.

Nicht nachvollziehbar sei, warum der Beklagte zu 2 mit TMS »Aura« nicht nach Steuerbord ausgewichen sei. Nach den eigenen Angaben des Beklagten zu 2 sei MS »Lambada« in seinen Kurs gefahren, als es noch etwa 600 m entfernt gewesen sei. Seine Behauptung, er habe nicht nach linksrheinisch ausweichen können, weil dort Talfahrt gewesen sei, könne nicht richtig sein. Die Talfahrt sei nach den Aussagen der übrigen Zeugen schon vorbei oder auf gleicher Höhe gewesen, so dass ein Übergang ohne weiteres möglich gewesen wäre. Der Zeuge B habe zu den Abständen der Schiffe nur so viel sagen können, dass das dritte Schiff (Koppelverband) noch ziemlich weit weg gewesen sei. Nach der Aussage des Zeugen N habe die Begegnung mit dem ersten Talfahrer im Bereich der Friedrich-Ebert-Brücke stattgefunden. Auch danach sei also dieses Schiff weit weg gewesen, kurz bevor es zur Kollision gekommen sei. Weshalb das Rheinschiffahrtsgericht dennoch annehme, aufgrund dieser Aussage habe der Beklagte zu 2 nicht nach Steuerbord ausgewichen können, sei völlig unerfindlich.

Die Klägerin beantragt,

das Urteilteil des Amtsgerichts – Rheinschiffahrtsgerichts – Duisburg-Ruhrort vom 22. Dezember 2014 zu ändern und den Beklagten zu 2 nach den erstinstanzlichen Anträgen zu verurteilen.

Der Beklagte zu 2 beantragt,

die Berufung der Klägerin zurückzuweisen.

Er verteidigt das angefochtene Urteil unter Wiederholung und Vertiefung seines erstinstanzlichen Vortrags und tritt dem Berufungsvorbringen der Klägerin entgegen.

### Entscheidungsgründe

Die Berufung der Klägerin ist zulässig, bleibt in der Sache jedoch ohne Erfolg. Das Rheinschiffahrtsgericht hat ein für die Havarie ursächliches Verschulden des Beklagten zu 2 als Schiffsführer des TMS »Aura« zu Recht verneint. Eine Schadensersatzpflicht des Beklagten zu 2 kann demnach weder aus § 823 BGB noch aus §§ 92 ff. BinSchG hergeleitet werden.

I.

Das Rheinschiffahrtsgericht stützt sich bei seiner Beurteilung auf die Angaben, die der Beklagte zu 2 bei seiner informativischen Anhörung zum Unfallhergang gemacht hat, und auf die Aussagen der Zeugen B und N, die es mit eingehender und überzeugender Begründung für glaubhaft hält. Konkrete Anhaltspunkte, die Zweifel an der Vollständigkeit oder Richtigkeit der vom Rheinschiffahrtsgericht festgestellten Tatsachen begründen könnten, sind von der Klägerin mit der Berufung nicht vorgetragen worden und auch sonst nicht ersichtlich. Die Berufungskammer hat daher ihrer Verhandlung und Entscheidung die vom Rheinschiffahrtsgericht festgestellten Tatsachen zugrunde zu legen (§ 529 Abs. 1 Nr. 1 ZPO). Auf dieser Sachengrundlage ist das Rheinschiffahrtsgericht zu Recht zu der Überzeugung gelangt, dass der Beklagte zu 2 nach dem Ablegen von der Mühlenweide wegen mehrerer entgegenkommender Talfahrer nicht sogleich den Übergang nach linksrheinisch machen konnte.

Nach den im Wesentlichen übereinstimmenden Angaben der Besatzungsmitglieder des TMS »Aura« – des Beklagten zu 2 sowie der Zeugen B und N – kamen TMS »Aura« auf dem Streckenabschnitt zwischen der Friedrich-Ebert-Brücke (Rhein-km 780,7) und der Essenberger Straßenbrücke (Rhein-km 778,5) drei Talfahrer entgegen. Die Begegnung mit dem ersten Talfahrer fand oberhalb der Friedrich-Ebert-Brücke Steuerbord an Steuerbord statt. Im Abstand von etwa 600 m folgte als zweiter Talfahrer MS »Lambada« gefolgt von einem Schubverband in Höhe der Essenberger Straßenbrücke. Der gegenteiligen Angabe des Zeugen G, außer MS »Lambada« seien keine Talfahrer im Revier gewesen, ist das Rheinschiffahrtsgericht zu Recht nicht gefolgt, weil Schiffsführer G, wie sich aus seinem Gesamtverhalten ergibt, bis unmittelbar vor der Kollision dem Geschehen im Revier keine Aufmerksamkeit geschenkt und sich auch nicht mittels Radar über die Schifffahrt im Revier informiert hat.

II.

Unter den gegebenen Umständen stellte die langsame Fahrt des TMS »Aura« zu Berg am rechtsrheinischen Rand der Fahrrinne mit weißem Funkellicht kein gegen § 9.04 Nr. 3 RheinSchPV verstoßendes

nautisches Fehlverhalten des Beklagten zu 2 dar, wie das Rheinschiffahrtsgericht richtig erkannt hat.

Entgegen der Auffassung der Klägerin musste der Beklagte zu 2 nicht vor oder unmittelbar nach der Abfahrt von der Anlegestelle Mühlenweide die Vorbeifahrt der Talfahrt abwarten. Wäre das der Fall, so wäre die Vorschrift des § 9.04 Nr. 3 RheinSchPV ohne praktischen Anwendungsbereich. Denn ein Kursweisungsrecht der Bergfahrt bei geregelter Begegnung macht nur Sinn, wenn Talfahrt vorhanden ist. Der Beklagte zu 2 durfte daher auch angesichts der Talfahrt im Revier von der rechtsrheinischen Anlegestelle abfahren und der Talfahrt durch Setzen des weißen Funklichts den Kurs für eine Begegnung Steuerbord an Steuerbord weisen. Zum Abwarten der Vorbeifahrt der Talfahrer wäre der Beklagte zu 2 nur dann verpflichtet gewesen, wenn die Abfahrt von der Anlegestelle Gefahren für andere Schiffe im Revier hätte hervorrufen können. Das war unter den gegebenen Umständen nicht der Fall. Der Beklagte zu 2 hatte bei der Abfahrt von der Anlegestelle das weiße Funklicht gesetzt und sich sodann vergewissert, dass der erste Talfahrer den damit gewiesenen Kurs für die Begegnung durch Setzen des weißen Funklichts bestätigte. Da die örtlichen Verhältnisse und die Verkehrslage eine problemlose Begegnung Steuerbord an Steuerbord ermöglichten, konnten von dem abfahrenden TMS »Aura« keine Gefahren für andere Schiffe ausgehen. Das galt unter gewöhnlichen Umständen auch für die sodann anstehende Begegnung mit MS »Lambada«. Schiffsführer G hatte zwar den von TMS »Aura« gewiesenen Kurs nicht durch Setzen des weißen Funklichts bestätigt. Der Beklagte zu 2 durfte aber erwarten, dass die Schiffsführung des MS »Lambada« im Laufe der weiteren Annäherung der Schiffe die Kursweisung noch bestätigen und jedenfalls auf eine Wiederholung der Kursweisung über UKW-Kanal 10 reagieren würde. Wäre dies geschehen, hätte auch eine Begegnung mit MS »Lambada« problemlos Steuerbord an Steuerbord durchgeführt werden können.

Das Kursweisungsrecht der Bergfahrt nach § 9.04 Nr. 3 RheinSchPV besteht, anders als die Klägerin meint, auch nicht nur für den »Moment der Abfahrt«. Wie das Rheinschiffahrtsgericht richtig gesehen hat, dient die Vorschrift vielmehr dem Zweck, den bei geregelter Begegnung auf der »falschen« Seite abfahrenden Schiffe eine gefahrlose Einreihung in das Verkehrsgeschehen zu ermöglichen. Das Kursweisungsrecht der Bergfahrt besteht daher notwendigerweise so lange, bis die Verkehrslage einen gefahrlosen Übergang nach linksrheinisch erlaubt. Wie der Zeuge F, der aufgrund seiner Tätigkeit bei der Wasserschutzpolizei mit dem Duisburger

Revier vertraut ist, bekundet hat, war die Fahrweise des TMS »Aura« auch nicht ungewöhnlich, weil beim Ablegen von der Mühlenweide der Übergang nach linksrheinisch je nach Verkehrslage erst in dem Bereich vollzogen wird, in dem sich die Kollision ereignete.

Das Rheinschiffahrtsgericht ist zu der Überzeugung gelangt, dass in Anbetracht der Entfernungangaben der Zeugen B und N und der Geschwindigkeiten der beteiligten Fahrzeuge ein gefahrloser Übergang von TMS »Aura« nach linksrheinisch vor der Kollision mit MS »Lambada« nicht möglich war. Diese Auffassung teilt die Berufungskammer.

Ein Übergang noch vor dem ersten Talfahrer kam angesichts der Entfernung von nur etwa 400 m zu TMS »Aura« und dazu wegen der vorangegangenen und von dem Talfahrer bestätigten Kursweisung für eine Begegnung Steuerbord an Steuerbord offensichtlich nicht in Betracht.

Entgegen der Auffassung der Klägerin war aus der maßgeblichen damaligen Sicht des Beklagten zu 2 auch ein Übergang zwischen dem ersten Talfahrer und dem in einem Abstand von etwa 600 m folgenden MS »Lambada« nicht gefahrlos möglich. Bei Beibehaltung der in der Talfahrt üblichen Geschwindigkeit von 17 bis 20 km/h hätte MS »Lambada« für die Strecke von etwa 600 m nur ca. zwei Minuten benötigt. Schon diese geringe Zeitspanne spricht dagegen, dass es dem Beklagten gelungen wäre, mit dem schwer beladenen Tankmotorschiff, das noch im Begriff war, Fahrt aufzunehmen, gegen die Strömung mit Sicherheit das linksrheinische Fahrwasser zu erreichen, ohne die Gefahr einer Kollision mit MS »Lambada« heraufzubeschwören. In dieser Situation war es die nautisch allein richtige Entscheidung, von dem riskanten Übergang nach linksrheinisch vorerst abzusehen und TMS »Aura« mit geringer Geschwindigkeit hart am rechtsrheinischen Rand der Fahrwinne mit weißem Funklicht weiter zu Berg zu führen, um MS »Lambada« an Steuerbord passieren zu lassen. Das wäre, wie die von dem Beklagten zu 2 vorgelegte Tresco-Aufzeichnung zeigt, auch problemlos möglich gewesen, wenn Schiffsführer G die mehrfache Kursweisung des Beklagten zu 2 beachtet hätte. Ob die Bergfahrt nahe am rechtsrheinischen Ufer deswegen besonders gefährlich war, wie die Klägerin geltend macht, weil sich oberhalb der Mühlenweide rechtsrheinisch zwei kurz aufeinander folgende Hafenein- und -ausfahrten sowie die Ruhrmündung befinden, ist für die Beurteilung des Verschuldens einer Kollision zwischen Berg- und Talfahrern auf dem Rhein ersichtlich ohne Bedeutung.

III.

Auch einen Verstoß des Beklagten zu 2 gegen § 1.04 RheinSchPV hat das Rheinschiffahrtsgericht zu Recht verneint.

Nach den übereinstimmenden Bekundungen der Zeugen B und N rief der Beklagte zu 2, als er die Kursänderung des MS »Lambada« nach rechtsrheinisch erkannte, MS »Lambada« sofort mehrfach über UKW-Kanal 10 an und verringerte, nachdem MS »Lambada« auf die Funkdurchsagen nicht reagierte und seinen Kurs nach rechtsrheinisch beibehielt, die Geschwindigkeit des TMS »Aura«, indem er die Maschine zunächst auf Stop stellte und sodann voll zurück machte. Andere Maßnahmen zur Vermeidung der drohenden Kollision mit MS »Lambada« kamen in der gegebenen Situation nicht in Betracht.

Insbesondere war ein Ausweichen von TMS »Aura« nach Steuerbord entgegen der Darstellung der Klägerin nicht möglich. Dabei kann dahinstehen, ob ein solches Manöver angesichts der langen Reaktionszeit des beladenen Schiffs keinen Erfolg versprochen hätte, wie das Rheinschiffahrtsgericht annimmt. Unabhängig davon schied eine Kursänderung nach Steuerbord jedenfalls deswegen aus, weil TMS »Aura« dadurch in den Kurs des Schubverbands geraten wäre, der nach den übereinstimmenden Angaben der Zeugen B und N sowie des Beklagten zu 2 als letzter der drei Talfahrer hinter MS »Lambada« linksrheinisch zu Tal kam. Dieser mag zwar noch weit weg gewesen sein, als der Beklagte zu 2 die Kursänderung des MS »Lambada« wahrnahm. Zu diesem Zeitpunkt war die nautisch gebotene Reaktion des Beklagten zu 2 jedoch, wie vorstehend dargelegt, keine Kursänderung nach Steuerbord, sondern eine Wiederholung der Kursweisung an MS »Lambada« über UKW-Kanal 10 unter Beibehaltung des rechtsrheinischen Kurses des TMS »Aura«. Unter gewöhnlichen Umständen war zu erwarten, dass jedenfalls diese Maßnahmen zu einer Kurskorrektur des Talfahrers und in der Folge zu der vorgesehenen Begegnung Steuerbord an Steuerbord geführt hätten. In dieser Situation durfte TMS »Aura« seinen Kurs auf keinen Fall im Widerspruch zu der selbst gegebenen Kursweisung seinerseits nach Steuerbord und damit in den zu erwartenden korrigierten Kurs der Talfahrt verlegen. Ein Ausweichmanöver nach linksrheinisch wäre erst in Betracht gekommen, als der Beklagte zu 2 feststellen musste, dass MS »Lambada« auch auf wiederholte Funkansprachen nicht reagierte und seinen Kollisionskurs trotz der zusätzlich gegebenen optischen und akustischen Warnsignale unbeirrt fortsetzte. Zu diesem Zeitpunkt hatte TMS »Aura« aber bereits eine weitere Strecke zu Berg zurückgelegt, während der Schubverband sich in der Talfahrt weiter genähert hatte. Ein Ausweichmanöver

des Beklagten zu 2 nach Steuerbord unmittelbar vor der Kollision hätte also die Gefahr einer Kollision mit dem Schubverband heraufbeschworen.

#### IV.

Nach alledem fehlt es an einem schuldhaften Verursachungsbeitrag des Beklagten zu 2 mit der Folge, dass ihn keine Ersatzpflicht für die von der Klägerin geltend gemachten Schäden trifft. Ob auch Schiffsführer G keine Schuld an der Havarie trifft, wie die Klägerin meint, ist für die Frage der Haftung des Beklagten zu 2 irrelevant und kann deshalb dahinstehen.

Aus den dargelegten Gründen wird daher für Recht erkannt:

Die Berufung der Klägerin gegen das Teilverurteil des Amtsgerichts – Rheinschiff-fahrtsgerichts – Duisburg-Ruhrort vom 22. Dezember 2014 – 5 C 4/14 BSch – wird zurückgewiesen.

Die Klägerin hat die Kosten des Berufungsverfahrens zu tragen.