

TMS »Waldhof«, Begegnungsregeln und schiffige Übung



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

Behauptet der Talfahrer, der Bergfahrer habe ihm keinen geeigneten Weg freigelassen, muss er diese Behauptung beweisen.

Der Bergfahrer hat in eigener Verantwortung zu prüfen, welchen Raum der Talfahrer benötigt, und hat, wenn er das nicht mit Sicherheit feststellen kann, pflichtgemäß soweit wie möglich Platz zu machen, so dass die Begegnung unzweifelhaft ohne Gefahr und Risiko ausgeführt werden kann. Es genügt, wenn der freigelassene Talweg ohne Schwierigkeiten durch beiderseitiges Ausweichen geeignet ist. Anhaltspunkte für das Maß der einzuhaltenden Sorgfalt sind die typischen Kenntnisse und Erfahrungen der Berufsgruppe der Schiffer mit einem hohen Maß an Kenntnissen und beruflicher Verantwortung, die Bewertung ist ex ante aus der Sicht des Schiffsführer anzustellen.

Die Prinzipien der sogenannten seemännischen (schiffigen) Übung im Sinne ungeschriebener Sorgfaltsanforderungen kommen nur dort zur Anwendung, wo normierte Sorgfaltsregeln fehlen oder Gefahren auftreten, die in den Regelungen der einschlägigen Schiffsahrtsverordnungen keine Berücksichtigung gefunden haben.

Jedes Fahrzeug im Revier darf auf ein verkehrsgerechtes Verhalten des Talfahrers vertrauen, solange sich bei sorgfältiger und aufmerksamer Beobachtung für den Bergfahrer keine Anhaltspunkte dafür ergeben, dass der Talfahrer die Lage nicht meistern kann; nur dann besteht eine Pflicht, sich mit dem Talfahrer über die Art der Begegnung näher abzustimmen. Der Talfahrer hat dann über Funk auf besondere Gefahrenmomente der eigenen Situation, zum Beispiel auf die Instabilität seines Schiffes, hinzuweisen.

Ob ein Begegnungsverbot nach § 6.07 Nr. 1 c RhSchPV wegen einer Fahrwasserenge besteht, richtet sich nach den objektiv feststellbaren örtlichen Flussverhältnissen und nicht nach der konkreten Begegnungssituation. Gewährt das Fahrwasser unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten, Breite der Fahrrinne, bauliche Anlagen, vorhandene Wracks oder behördliche Anordnungen hinreichenden Raum für die Vorbeifahrt, liegt keine Fahrwasserenge vor. Der Begriff »Fahrwasser« beschreibt die Breite des Flusses, in welchem der Wasserstand eine gefahrlose Befahrung gestattet, der Begriff »Fahrrinne« ist der durch Markierungen für die Befahrung amtlich freigegebene Fahrweg.

Relativ geringfügige Pflichtverletzungen der Schiffsführung eines an einer Havarie beteiligten Schiffes können ausnahmsweise soweit zurücktreten, dass im Rahmen des § 92 c BinSchG keine Haftungsquote auszusprechen ist, das andere Schiff also zu 100 % haftet.

Auf das Versicherungsverhältnis einer Schiffsversicherung zwischen einem deutschen Versicherungsnehmer und einem englischen Versicherer findet das englische Recht Anwendung; danach bleibt der Versicherungsnehmer Inhaber des Anspruches gegen den Schädiger auch dann, wenn der Versicherer eine Entschädigung geleistet hat; der Versicherer bleibt aufgrund »subrogation« neben dem Versicherungsnehmer berechtigt, an dessen Stelle und in dessen Namen dessen Rechte geltend zu machen.

Urteil des Rheinschiffahrtsobergerichtes Köln vom 20. März 2018, Az.: 3 U 209/13 BSchRh (Rheinschiffahrtsgericht St. Goar, Az.: 4 C 8/12 BSch, ZfB 2013, Sammlung Seite 2251 ff)

In der Rheinschiffahrtssache hat das Rheinschiffahrtsobergericht Köln ... für Recht erkannt:

Aus den Gründen:

I. Die Parteien streiten um die Ursachen und Folgen der Havarie des Tankmotorschiffes »Waldhof« (im Weiteren: TMS »Waldhof«), welche sich am 13.01.2011 auf dem Rhein im Bereich des sog. »Betteck« ereignet hat. Die Klägerin war zum Unfallzeitpunkt Eigentümerin des TMS »Waldhof«. Die Beklagten zu 1) und 2) waren Schiffseigner, der mit der Berufung nicht mehr in Anspruch genommene Beklagte zu 3) war Schiffsführer des Großmotorgüterschiffes »Acropolis« (im Weiteren: GMS »Acropolis«) ...

Am 13.01.2011 stand der Pegel bei Kaub bei 5,72 m und damit um 1,12 m über der Hochwassermarken I. In den frühen Morgenstunden kam es oberhalb der Signalstelle »Am Betteck« (Rhein-km

553,40 – 553,50) bei hochwasserbedingter erhöhter Fließgeschwindigkeit des Rheins zur Begegnung des TMS »Waldhof« als Talfahrer und des GMS »Acropolis« als Bergfahrer. In diesem Bereich befinden sich entsprechend der Anlage 8 zur Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (im Weiteren: RheinSchPV) zur Bezeichnung der Fahrrinne auf der rechten Seite der Talfahrt eine rote und auf der linken Seite eine grüne Tonne. Offen ist, ob die beiden Schiffe vorher untereinander Funkkontakt hatten. Der Schiffsführer des GMS »Acropolis« wusste bei Annäherung an das »Betteck« aufgrund der Warntafeln (sog. Wahrschau), dass ihm ein Schiff mit einer Länge von weniger als 110 m entgegenkam. Gegen 04.40 Uhr – die genaue Uhrzeit ist zwischen den Parteien umstritten – kenterte das TMS »Waldhof« über Steuerbord im zeitlich unmittelbaren Anschluss an die Begegnung der beiden Schiffe bei Rhein-km 553,75 – auch hier ist der genaue Ort zwischen den Parteien umstritten – und

trieb mit dem Kiel nach oben weiter zu Tal, kollidierte anschließend bei Rhein-km 554,55 mit dem bergfahrenden TMS »Theodorus Johann«, bis es dann kurz unterhalb des Loreleyhafens bei Rhein-km 555,33 auf der Backbordseite Bug zu Tal auf Grund zum Liegen kam. Das Besatzungsmitglied C kam durch das Unfallgeschehen ums Leben, der Schiffsführer D wird bis heute vermisst.

Das TMS »Waldhof« war zum Unfallzeitpunkt mit 2.377,988 t Schwefelsäure beladen, alle 7 Ladetanks waren gleichmäßig bis etwa zur Hälfte auf eine Abladetiefe von gemittelt 3,15 m befüllt. Nach späteren Berechnungen waren durch die Art der Beladung die von den Europäischen Übereinkommen über den Transport von Gefahrgütern auf dem Rhein – ADN 2003 und ADN 2011 – aufgestellten Stabilitätskriterien nicht erfüllt, das Schiff war mit 633 t überladen. Das Amtsgericht – Rheinschiffahrtsgericht – St. Goar, auf dessen Tatbestand

wegen des weiteren Sachverhalts Bezug genommen wird, hat die Klage abgewiesen. Im Rahmen der dem Urteil vorangegangenen mündlichen Verhandlung hatten die Parteien Einigkeit darüber erzielt, dass der Abschlussbericht der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (im Weiteren: WSV) vom 08.01.2013 sowie das Parteigutachten des Development Centre for Ship Technology and Transport Systems (im Weiteren: DST) aus März 2012 über das Unfallereignis verwertet werden können ...

Zur Begründung hat das Rheinschiffahrtsgericht ausgeführt: Nach den Ergebnissen der Untersuchungskommission der WSV stelle die Begegnung mit dem GMS »Acropolis« nur einen möglichen Faktor dar, der für die Kentern des TMS »Waldhof« verantwortlich gewesen sein könne. Für die Havarie ursächlich seien im Wesentlichen die Instabilität des Schiffes wegen der vorschriftswidrigen Beladung und die hohen Querbeschleunigungen aufgrund der Kurvenfahrt gewesen. Zudem seien die bei Rhein-Km 553,7 im Bereich der roten Fahrinnenbegrenzungstonne existierenden Querströmungen mit den dabei verbundenen krängenden Momenten in Richtung Steuerbord zu beachten. Die Behauptung der Klägerin, das TMS »Waldhof« wäre ohne die Begegnung einen anderen Kurs gefahren, der nicht zum Kentern geführt hätte, stelle lediglich eine durch nichts belegte Behauptung dar. Es fehle aber auch am Merkmal der objektiven Zurechenbarkeit, weil für den Schiffsführer des GMS »Acropolis« nicht erkennbar sein können, dass ihm ein extrem instabiles Schiff entgegen komme. Schließlich scheitere eine kausale Verknüpfung zwischen der Begegnung und der Havarie auch daran, dass alle durch die Untersuchungskommission mittels des Schiffssimulators durchgeführten Fahrten ergeben hätten, dass eine solche Begegnung für ein intaktes und stabiles Schiff problemlos durchführbar gewesen wäre. Insbesondere hätte ein Vergleich mit in den 52 Stunden vor der Havarie das »Betteck« passierenden Schiffen erwiesen, dass ein Anfahren der grünen Tonne im Abstand von 15 bis 20 m für eine gefahrlose Passage durch einen Talfahrer nicht erforderlich sei. Darüber hinaus sei aber auch kein schuldhaftes Verhalten der Schiffsbesatzung von GMS »Acropolis« erkennbar. Insbesondere habe dieses einen hinreichenden Raum für eine sichere Begegnung i.S.d. §§ 6.03 und 6.04 RheinSchPV gelassen, weil die grüne Tonne mit einem Abstand von 10 bis 15 m angefahren worden sei. Überdies handele es sich bei dem »Betteck« nicht um eine Engstelle i.S.d. § 6.07 RheinSchPV, ein behördlich angeordnetes Begegnungsverbot habe es nicht gegeben. Schließlich sei die Be-

satzung des GMS »Acropolis« auch den erhöhten Anforderungen an die nautische Sorgfaltspflicht gem. § 1.04 RheinSchPV gerecht geworden. Denn diese habe lediglich Kenntnis von dem Entgegenkommen eines Schiffes mit einer Länge unter 110 m gehabt, nicht hingegen von der Instabilität des TMS »Waldhof«. Das GMS »Acropolis« habe daher nicht mit einer problematischen Begegnung rechnen müssen, zumal das TMS »Waldhof« wegen des Hochwassers gem. § 10.01 Nr.1 RheinSchPV ohnehin die grüne Tonne am linken Rheinufer im Bereich des »Betteck« nicht habe anhalten dürfen. Demgegenüber habe die Besatzung des TMS »Waldhof« – wie sich aus diversen Zeugenaussagen ergebe – durchaus von der kritischen Lage ihres Schiffes gewusst und daher auch diese Kenntnis über Funk an die Besatzung des GMS »Acropolis« weiter geben müssen.

Gegen dieses Urteil richtet sich die Klägerin vollumfänglich mit ihrer Berufung, mit der sie ihren Klageantrag uneingeschränkt weiterverfolgt ...

Die Klägerin beantragt, unter Abänderung des am 24.10.2013 verkündeten und im Tatbestand durch Beschluss vom 28.11.2013 teilweise berichtigten Urteils des Amtsgerichts – Rheinschiffahrtsgerichts – St. Goar – Az. 4 C 8/12 BSchRH – die Beklagten zu 1) und 2) zu verurteilen, an die Klägerin einen Betrag im Wert von 1.349.300,00 Sonderziehungsrechte, umgerechnet in Euro entsprechend dem Wert des Sonderziehungsrechtes am Tag des Urteils, nebst Zinsen i.H.v. 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 13.01.2011 zu zahlen.

Die Beklagten beantragen, die Berufung zurückzuweisen ...

II. Die zulässige Berufung der Klägerin hat in der Sache keinen Erfolg.

Der Klägerin steht gegenüber den Beklagten ein Schadensersatzanspruch gem. §§ 823 Abs. 1, Abs. 2 BGB i.V.m. §§ 6.03, 6.04, 6.07 Nr. 1 c), 10.1. Nr. 1 c) bzw. § 1.04 RheinSchPV, § 92b BinSchG nicht zu.

Durch das Kentern des GMS »Waldhof« ist zum einen das Eigentum der Klägerin verletzt worden, zum anderen sind Vermögensschäden in Form der von ihr zu tragenden Kosten für die Sicherung des Unfallortes sowie Erstattungspflichten gegenüber weiteren Geschädigten entstanden.

Die Klägerin dürftte im Hinblick auf den durch diese Rechtsgutsverletzung entstandenen Schaden trotz der durch ihre Versicherung teilweise erfolgten Ausgleichszahlungen weiterhin unein-

geschränkt zur Geltendmachung der Ansprüche im eigenen Namen aktivlegitimiert sein. Hierfür spricht, dass sie anhand der einschlägigen Versicherungsbedingungen nachvollziehbar dargelegt hat, dass nach dem auf ihr Versicherungsverhältnis anzuwendenden englischen Recht der Anspruch durch die erfolgte Zahlung nicht auf die Haftpflichtversicherung übergegangen, sondern die Klägerin als Versicherungsnehmerin materiell Inhaberin des Anspruches geblieben ist. Der Versicherer sei allerdings aufgrund des – von ihm vorliegend nicht geltend gemachten – Rechts auf »Subrogation« neben dem Versicherten berechtigt, an dessen Stelle und in dessen Namen dessen Rechte geltend zu machen. Dieses Recht tritt allerdings nur neben das Recht des Versicherungsnehmers und lässt dieses an sich unberührt (OLG Düsseldorf, Urt. v. 07.10.1991 – 1 U 89/90, NZV 1992, 447).

Im Ergebnis kann die Frage der Aktivlegitimation der Klägerin dahinstehen. Denn ein Schadensersatzanspruch der Klägerin besteht nicht. Der Schiffsführung des GMS »Acropolis« ist – auch unter dem Gesichtspunkt der bloßen Mitverursachung oder des Mitverschuldens – keine schuldhaftes, den Beklagten zu 1) und 2) als Schiffsseigner gem. § 92b BinSchG zuzurechnende, Pflichtverletzung anzulasten, die zur streitgegenständlichen Havarie geführt hat.

Es liegt weder ein Verstoß gegen eine gesetzliche Wartepflicht unterhalb des »Betteck« noch eine Sorgfaltspflichtverletzung in der Begegnung vor. Auch aus den allgemeinen nautischen Sorgfaltsanforderungen aufgrund der konkreten Umstände ergibt sich eine Wartepflicht nicht.

Zum Zeitpunkt der Havarie bestand keine generelle gesetzliche Wartepflicht. Anders als die heute geltende – und nach der Havarie des TMS »Waldhof« aufgrund der Untersuchungen des WSV eingeführte – Regelung des § 12.03 Nr. 3 RheinSchPV, welche bei Überschreitung der Hochwassermarkte I für alle Fahrzeuge am »Betteck« ein generelles Begegnungsverbot vorschreibt, sah die zum Unfallzeitpunkt geltende Vorschrift des § 9.08 RheinSchPV (hier wie im Folgenden beziehen sich alle zitierten Normen auf die zum Unfallzeitpunkt geltende Fassung) eine Wartepflicht für Bergfahrer nur für den Fall vor, dass nachts die Wahrschau außer Betrieb war. Da die am »Betteck« vorhandenen Warntafeln aber zum Zeitpunkt der Begegnung der beiden Schiffe unstreitig funktionierten, lagen mithin die Voraussetzungen für ein gesetzliches Begegnungsverbot nicht vor ...

Ferner liegt auch keine Verletzung der sich aus der konkreten Begegnungssitu-

ation ergebenden nautischen Sorgfaltspflichten i.S.d. §§ 1.04, 6.03 Nr. 1, 6.04 Nr. 1 RheinSchPV durch die Schiffsführung des GMS »Acropolis« vor. Es kann nicht festgestellt werden, dass die Schiffsführung des GMS »Acropolis« dem TMS »Waldhof« keinen geeigneten Weg in der Talfahrt gelassen hat.

Nach § 6.03 Nr. 1 RheinSchPV ist das Begegnen nur gestattet, wenn das Fahrwasser unter Berücksichtigung aller örtlichen Umstände und des übrigen Verkehrs hinreichenden Raum für die Vorbeifahrt gewährt. Die Rechtsprechung versteht dabei – wie bereits dargelegt – unter Fahrwasser i.S.d. § 6.04 Nr. 1 RheinSchPV den nach dem jeweiligen Wasserstand für die durchgehende Schifffahrt bestimmten Teil des Stromes (Bemm/v. Waldstein a.a.O. § 6.03 Rn. 13). § 6.04 RheinSchPV normiert überdies die Pflicht der Bergfahrer, den Talfahrern unter Berücksichtigung der genannten Umstände einen geeigneten Weg freizulassen. Darüber hinaus besteht das Gebot zur Einhaltung der allgemeinen nautischen Sorgfaltspflicht gem. § 1.04 RheinSchPV. Dies erfordert, dass der Bergfahrer bei der Begegnungsfahrt durch seine konkrete Fahrweise dem Talfahrer eine gefahrlose Begegnung ermöglicht, insbesondere, indem er diesem unter Berücksichtigung des übrigen Verkehrs und der sonstigen Umstände hinreichenden Raum lässt.

Hinreichender Raum für eine Vorbeifahrt ist vorhanden, wenn nach den örtlichen Verhältnissen eine Begegnung unzweifelhaft ohne Gefahr für die beteiligten Fahrzeuge oder Dritte ausgeführt werden kann. Die gegenseitigen Kurse müssen bei dem Manöver jedes Risiko ausschließen. Spätere fehlerhafte Kurse sind für die Annahme hinreichenden Raums ohne Bedeutung (Bemm/v. Waldstein a.a.O. § 6.03 Rn. 18). Dabei hat der Bergfahrer in eigener Verantwortung zu prüfen, welchen Raum der Talfahrer benötigt und hat, wenn er das nicht mit Sicherheit feststellen kann, pflichtgemäß so weit wie möglich Platz zu machen (BGH, Urt. v. 22.01.1976 – II ZR 71/74 – ZfB 1976, Sammlung Seite 532 ff, VersR 1976, 487; Bemm/v. Waldstein a.a.O. § 6.04 Rn. 13). Bei der Begegnung genügt nicht schon ein hinreichender Raum bei der Vorbeifahrt, sondern es muss dem Gegenfahrer objektiv ein geeigneter Weg freigelassen werden. Es genügt, wenn der Weg ohne Schwierigkeiten durch beiderseitiges Ausweichen geeignet ist. Dieser Weg muss risikolos befahrbar sein. Die Sorgfalt eines ordentlichen Schiffers erfordert es bei Nacht und in einer Stromkrümmung, den erschwerten Sichtverhältnissen dadurch Rechnung zu tragen, dass er auch selbst rechtzeitig entsprechend seiner Weisung den Fahrweg ein-

schlägt, der ein gefahrloses Passieren ermöglicht (Bemm/v. Waldstein a.a.O. § 6.04 Rn. 14, 18; BGH, Urt. v. 16.12.1968 – II ZR 141/67, ZfB 1969, Sammlung Seite 68 f, VersR 1961, 1132). Andererseits darf jeder Schiffsführer aber auch davon ausgehen, dass sich die anderen Schiffe ordnungsgemäß verhalten (Bemm/v. Waldstein a.a.O. Rn. 14). Dieser Vertrauensgrundsatz findet nur dann keine Anwendung, wenn ein Fehler des anderen nach nautischer Erfahrung zu erwarten ist (BGH, Urt. v. 26.10.1970 – II ZR 125/69, ZfB 1971, Sammlung Seite 187 f, VersR 1966, 682). Es ist immer der Weg mit dem geringsten Risiko zu wählen (BGH, Urt. v. 28.10.1965 – II ZR 218/63, VersR 1966, 77). Behauptet der Talfahrer, der Bergfahrer habe ihm keinen geeigneten Weg freigelassen, muss er diese Behauptung nach allgemeinen Grundsätzen beweisen (Bemm/v. Waldstein a.a.O. § 6.04 Rn. 60 m.w.N.). Anhaltspunkte für das Maß der einzuhaltenden Sorgfalt sind die typischen Kenntnisse und Erfahrungen der Berufsgruppe (BGH VersR 1974, 656). Es wird ein hohes Maß an Kenntnissen und beruflicher Verantwortung verlangt. Dabei kommt es auf die ex-ante Betrachtung aus Sicht des Schiffsführers an (Bemm/v. Waldstein a.a.O. § 1.04 Rn.4).

Die Schiffsführung des GMS »Acropolis« hat dem TMS »Waldhof« einen den Anforderungen des § 6.03 RheinSchPV entsprechenden geeigneten Weg zur Vorbeifahrt gewährt ... Die Klägerin hat zwar behauptet, dass das GMS »Acropolis« dem TMS »Waldhof« die Begegnung und damit einen »Kurs« aufgezwungen habe, der es zu weit von der grünen Tonne weggebracht und damit in den Prallhang gedrängt habe, woraus es sich – auch bei ordnungsgemäßer Beladung – nicht mehr habe befreien können. Diese Annahme wurde hingegen durch keine der vorliegenden gutachterlichen Stellungnahmen bestätigt.

Bereits die Untersuchungskommission der WSV hatte in ihrem Abschlussbericht vom 03.12.2012 anhand der Radaraufzeichnungen und der sich hieraus ergebenden Schleppkurve festgestellt, dass das GMS »Acropolis« die grüne Fahrrinnen tonne bei Rhein-km 553,5 »hart« angefahren hat und im Verlauf der Begegnung dicht am linken Fahrrinnenrand gefahren ist. Auch der Sachverständige E schätzte in einer gutachterlichen Stellungnahme vom 06.12.2011 das Fahrverhalten des GMS »Acropolis« als beanstandungsfrei ein. Diese Feststellungen sind durch das Gutachten des gerichtlich bestellten Sachverständigen F bestätigt worden, der auch hier aufgrund der Auswertung der Radarbilder in überzeugender Weise die »Kurse« und Abstände der Schiffe in der Begegnungssituation bestimmt hat. Danach hat das GMS »Acro-

polis« die grüne Tonne in einem Abstand von nur 12 bis 14 m bzw. 12 bis 16 m passiert, was, soweit erkennbar, von der Klägerin zuletzt auch nicht mehr bestritten wurde ... Im Hinblick darauf stellt auch die Klägerin im Ergebnis fest, dass das GMS »Acropolis« dem TMS »Waldhof« in der Nachbetrachtung eine ausreichende Fahrrinnenbreite und damit einen geeigneten Weg freigelassen hat. Zugleich entsprach die Fahrweise der beiden Schiffe im Übrigen auch den Vorgaben des § 10.1 a) und c) RheinSchPV, wonach bei Hochwasser der Marke I zwischen Lorch (km 540,20) und St. Goar (km 556,00) die Bergfahrt das mittlere Drittel des Stromes, aber so weit zum linken Ufer einzuhalten hatte, dass die Begegnung mit der Talfahrt ohne Gefahr Backbord an Backbord stattfinden konnte, während die Talfahrt die Mitte des Stromes ansteuern sollte ...

Ein Verstoß gegen § 1.04 RheinSchPV ergibt sich auch nicht, weil die Schiffsführung des GMS »Acropolis« es überhaupt zu einer Begegnung im Bereich des »Betteck« hat kommen lassen und nicht unterhalb des »Betteck« die Talfahrt abgewartet hat.

Grundsätzlich kann zwar auch eine – sich aus der Sorgfaltspflicht ergebende – Wartepflicht in Betracht kommen. Dies gilt selbst dann, wenn in der Begegnungssituation kein Sorgfaltspflichtverstoß begangen wurde. Auch wenn der Bergfahrer dem Talfahrer vor, während und nach der Begegnung den bestmöglichen Weg gelassen hat, kann allein durch die Begegnung als solche für den Talfahrer eine Situation entstehen, die einen eigenen gefahrlosen Weg verhindert oder jedenfalls einschränkt. Eine solche Wartepflicht begründet die allgemeine nautische Sorgfaltspflicht jedoch nur dann, wenn für einen verständigen Schiffsführer in der Situation des GMS »Acropolis« unter den zum Schadenszeitpunkt bestehenden Gegebenheiten eine solche besondere Gefahrensituation zu einem Zeitpunkt erkennbar war, zu dem der gebotenen Wartepflicht entsprochen werden konnte.

Allein die vorliegenden Umstände der Begegnungssituation als solcher – Hochwasser zwischen den Hochwassermarken I und II und der damit einhergehenden höheren Fließgeschwindigkeit im Bereich der starken, gebirgigen Flussbiegung; Dunkelheit und Regen; Größe der sich begegnenden Schiffe – begründen aus objektiver Sicht keine Wartepflicht, die mitursächlich für die Havarie des TMS »Waldhof« gewesen sein könnte. Denn diese äußeren Gegebenheiten sowie der dynamische Begegnungsverlauf, d.h. der durch die Begegnung bedingte Kurs der Schiffe, werden bereits

von der gesetzlichen Wahrscheinlichkeitsregelung berücksichtigt. Sie können nicht bei grundsätzlich zulässiger Begegnungsfahrt nach § 9.08 RheinSchPV gleichzeitig eine Wartepflicht kraft allgemeiner nautischer Sorgfaltspflicht begründen ...

Selbst wenn man das Bestehen einer derartigen Praxis in der tatsächlichen Handhabung unterstellen würde, begründete ein hiervon abweichendes Verhalten aber noch keine schuldhaft Pflichtverletzung. Denn die Prinzipien der sog. seemännischen Übung im Sinne ungeschriebener Sorgfaltsanforderungen kommen nur dort zur Anwendung, wo normierte Sorgfaltsregelungen fehlen bzw. wo Gefahren auftreten, die in den Regelungen der einschlägigen Schifffahrtsverordnungen keine Berücksichtigung gefunden haben (vgl. hierzu etwa: BGH, Urt. v. 04.03.1991 – II ZR 51/90; Rheinschifffahrtsobergericht Karlsruhe, Urt. v. 29.06.1994 – U 13/92 RhSch, ZfB 1995, Sammlung Seite 1563 ff) ...

Für die Begegnung am »Betteck« zur Nachtzeit und bei Hochwasser bis zur Marke I war im Zeitpunkt der Havarie gerade in § 9.08 RheinSchPV eine ausdrückliche Regelung vorhanden, die – auch zur Nachtzeit – kein Begegnungsverbot vorsah. Diese ist durch Gesetzesänderung von 01.04.2001 eingeführt worden. Nach der Regelung des § 9.08 RheinSchPV und der dort in Bezug genommenen Wahrscheinlichkeits-Anlage oblag es vorliegend der Bergfahrt, den eigenen Kurs und die Geschwindigkeit auf die ihm entgegenkommenden Talfahrer einzurichten.

Auch die Tatsache, dass die Diskussion um eine – erneute – Änderung der gesetzlichen Regelung erst im Zusammenhang mit der vorliegenden Havarie erfolgte,

spricht ebenfalls dafür, dass die Begegnung zweier Schiffe am »Betteck« bis dahin an sich, d.h. bei fehlerfreier Fahrweise beider Schiffe dieser Größenordnung und bei diesen Wasserständen, nicht als derart gefahrenträchtig angesehen wurde, dass ein grundsätzliches Begegnungsverbot kraft Übung anzunehmen war ...

Ein erhöhtes Gefahrenpotential mag sich zwar aus der Instabilität des TMS »Waldhof« ergeben haben, die zu einer eingeschränkten Manövrierfähigkeit des Schiffes führte. Denn die Beladung des Schiffes widersprach nach den Feststellungen des Untersuchungsberichtes der WSV vom 03.12.2012 in gravierender Weise den Vorgaben der ADN 2003 sowie der ADN 2011 und damit den sich aus § 1.07 Nr. 3 RheinSchPV insoweit ergebenden Sorgfaltspflichten. Danach war das TMS »Waldhof« im Unfallzeitpunkt mit 2.377,988 t Schwefelsäure beladen, alle 7 Ladetanks waren gleichmäßig bis etwa zur Hälfte befüllt worden und zwar auf eine Abladetiefe von gemittelt 3,15 m; außerdem lag eine Überladung mit 633 t vor. Die große, durch freie Oberflächen bedingte Höhe des Gewichtsschwerpunktes führte zur Entstehung nicht unerheblicher krängender Kräfte und damit zur erheblichen Beeinträchtigung der Schwimmstabilität. Der Sachverständige E hatte darüber hinaus bereits in seinem Gutachten vom 20.05.2011 festgestellt, dass das Schiff aus diesem Grunde bereits nach der Beladung eine Schlagseite nach Steuerbord aufwies. Die krängenden Kräfte wurden dadurch, dass die Tanks miteinander verbunden waren, in einer Kurvenfahrt noch verstärkt.

Allerdings konnte die Besatzung der GMS »Acropolis« aufgrund des Vertrau-

ensgrundsatzes von einer ordnungsgemäßen Beladung und auch ansonsten von einem pflichtgemäßen Verhalten des TMS »Waldhof« ausgehen ...

In der Gesamtschau ergibt sich mithin, dass für die Schiffsführung des GMS »Acropolis« wegen der generellen Erlaubnis zur Begegnung am »Betteck« auch in der konkreten Hochwassersituation, wegen der Einmaligkeit des vorliegenden Geschehens sowie der fehlenden Hinweise auf die konkrete Gefährdungssituation, die in der enormen Instabilität des TMS »Waldhof« bestand, keinerlei Anhaltspunkte darüber vorlagen, dass für diesen eine gefahrlose Passage nur bei einem gänzlichen Verzicht auf die Begegnung möglich gewesen wäre.

Damit kann auch dahinstehen, ob angesichts der massiven Pflichtverstöße der Schiffsführung des TMS »Waldhof« in Form der gravierend fehlerhaften Beladung i.S.d. § 1.07 Nr. 3 RheinSchPV – von der die Klägerin auf der Grundlage des WSV-Berichts und des Gutachtens des Sachverständigen E selbst ausgeht – sowie der unterbliebenen Warnung des übrigen Schiffsverkehrs über die erhebliche Instabilität des Schiffes auch im Lichte des hier für eine mögliche Haftungsverteilung allein zur Anwendung kommenden § 92c BinSchG ausnahmsweise die demgegenüber, wenn man denn überhaupt eine solche annehmen wollte, allenfalls relativ geringfügige Pflichtverletzung der Schiffsführung des GMS »Acropolis« so weit zurücktritt, dass eine Haftungsquote nicht auszusprechen wäre (vgl. hierzu etwa: Rheinschifffahrtsobergericht Karlsruhe, Urt. v. 31.01.2003 – 23 U 9/02 RhSch, ZfB 2003, Sammlung Seite 1888 f) ...

Ihr Einsatz ist
unbezahlbar.
Deshalb braucht
sie Ihre Spende.



www.seenotretter.de



Urteil des Rheinschiffahrtsobergerichtes Köln vom 20. März 2018, Az.: 3 U 209/13 BSchRh (Rheinschiffahrtsgericht St. Goar, Az.: 4 C 8/12 BSch, ZfB 2013, Sammlung Seite 2251 ff)

hat der 3. Zivilsenat des Oberlandesgerichts Köln als Rheinschiffahrtsobergericht auf die mündliche Verhandlung vom 06.03.2018 durch ...

für Recht erkannt:

Die Berufung der Klägerin gegen das am 25.10.2013 verkündete Urteil des Amtsgerichts – Rheinschiffahrtsgerichts – St. Goar – Az. 4 C 8/12 BSchRH – wird zurückgewiesen.

Die Klägerin trägt die Kosten des Berufungsverfahrens.

Dieses Urteil sowie das angefochtene Urteil sind vorläufig vollstreckbar. Die Klägerin kann die Vollstreckung durch Sicherheitsleistung in Höhe von 120% des vollstreckbaren Betrages abwenden, wenn nicht die Beklagte vor der Vollstreckung Sicherheit in Höhe von 120% des zu vollstreckenden Betrages leistet.

Die Revision gegen dieses Urteil wird nicht zugelassen.

Gründe:

I.

Die Parteien streiten um die Ursachen und Folgen der Havarie des Tankmotorschiffes »Waldhof« (im Weiteren: TMS »Waldhof«), welche sich am 13.01.2011 auf dem Rhein im Bereich des sog. »Betteck« ereignet hat.

Die Klägerin war zum Unfallzeitpunkt Eigentümerin des TMS »Waldhof«. Die Beklagten zu 1) und 2) waren Schiffseigner, der mit der Berufung nicht mehr in Anspruch genommene Beklagte zu 3) war Schiffsführer des Großmotorgüterschiffes »Acropolis« (im Weiteren: GMS »Acropolis«).

Das TMS »Waldhof« verfügte über eine Tragfähigkeit von 2.426,49 t bei einer Länge von 109,95 m, einer Breite von 10,5 m und einem größten Tiefgang von 3,15 m; die Antriebsleistung der Hauptmaschine betrug 1.501 PS. Das GMS »Acropolis« wies eine Länge von 135 m, eine Breite von 15 m und einen maximalen Tiefgang von 3,20 m auf. Zum Unfallzeitpunkt wurde es von dem Rudergänger A geführt, verantwortlicher Schiffsführer war Herr B.

Am 13.01.2011 stand der Pegel bei Kaub bei 5,72 m und damit um 1,12 m über der Hochwassermarken I. In den frühen Morgenstunden kam es oberhalb der Signalstelle »Am Betteck« (Rhein-km 553,40 – 553,50) bei hochwasserbedingter erhöhter Fließgeschwindigkeit des Rheins zur Begegnung des TMS »Waldhof« als Talfahrer und des GMS »Acropolis« als Bergfahrer. In diesem Bereich befinden sich entsprechend der Anlage 8 zur Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (im Weiteren: RheinSchPV) zur Bezeichnung der Fahrrinne auf der rechten Seite der Talfahrt eine rote und auf der linken Seite eine grüne Tonne. Offen ist, ob die beiden Schiffe vorher untereinander Funkkontakt hatten. Der Schiffsführer des GMS »Acropolis« wusste bei Annäherung an das »Betteck« aufgrund der Warntafeln (sog. Wahrschau), dass ihm ein Schiff mit einer Länge von weniger als 110 m entgegenkam. Gegen 04.40 Uhr – die genaue Uhrzeit ist zwischen den Parteien umstritten – kenterte das TMS »Waldhof« über Steuerbord im zeitlich unmittelbaren Anschluss an die Begegnung der beiden Schiffe bei Rhein-Km 553,75 - auch hier ist der genaue Ort zwischen den Parteien umstritten - und trieb mit dem Kiel nach oben weiter zu Tal, kollidierte anschließend bei Rhein-Km 554,55 mit dem bergfahrenden TMS »Theodorus Johann«, bis es dann kurz unterhalb des Loreleyhafens bei Rhein-Km 555,33 auf der Backbordseite Bug zu Tal auf Grund zum Liegen kam. Das Besatzungsmitglied C kam durch das Unfallgeschehen ums Leben, der Schiffsführer D wird bis heute vermisst.

Das TMS »Waldhof« war zum Unfallzeitpunkt mit 2.377,988 t Schwefelsäure beladen, alle 7 Ladetanks waren gleichmäßig bis etwa zur Hälfte auf eine Abladetiefe von gemittelt 3,15 m befüllt. Nach späteren Berechnungen waren durch die Art der Beladung die von den Europäischen Übereinkommen über den Transport von Gefahrgütern auf dem Rhein - ADN 2003 und ADN 2011 - aufgestellten Stabilitätskriterien nicht erfüllt, das Schiff war mit 633 t überladen.

Mit Schreiben vom 30.08.2011 machte die Klägerin die Beklagten für das Unfallgeschehen haftbar und forderte diese zur Mitwirkung bei der Schiffsregulierung auf. Die Beklagten lehnten jegliche Haftung ab.

Mit der Klage begehrt die Klägerin von den Beklagten einen Schadensersatzanspruch in Höhe von 1.349.300 Sonderziehungsrechte als Teilbetrag gem. §§ 5e, 5f, 5l BinSchG eines sich auf 3.447.642,00 € belaufenden Gesamtschadens, der sich wie folgt zusammensetzen soll:

- ┆ Nicht versicherter Eigenanteil der Bergungskosten: 2.949.008,30 € (von insgesamt 4,5 Mio. €)
- ┆ Nicht versicherter Nutzungsverlust (13.01.2011 – 15.01.2012): 313.709,58 €
- ┆ Schaden an der Ladung: 142.679,28 €
- ┆ Kollisionsschaden mit dem Bergfahrer »Theodorus Johann«: 22.433,00 €
- ┆ Kosten der Rechtsverfolgung: 19.812,00 €

Hiervon wurden durch die Versicherung der Klägerin, der britischen Q & J, Leistungen an die Klägerin und an geschädigte Dritte für die angefallenen Bergungskosten sowie für Aufwendungen, die im Rahmen der Gefahrenabwehr entstanden sind, in Höhe von 2.364.008,30 € erstattet.

Das Amtsgericht – Rheinschiffahrtsgericht – St. Goar, auf dessen Tatbestand wegen des weiteren Sachverhalts Bezug genommen wird, hat die Klage abgewiesen. Im Rahmen der dem Urteil vorangegangenen mündlichen Verhandlung hatten die Parteien Einigkeit darüber erzielt, dass der Abschlussbericht der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (im Weiteren: WSV) vom 08.01.2013 sowie das Parteigutachten des Development Centre for Ship Technology and Transport Systems (im Weiteren: DST) aus März 2012 über das Unfallereignis verwertet werden können.

Zur Begründung hat das Rheinschiffahrtsgericht ausgeführt: Nach den Ergebnissen der Untersuchungskommission der WSV stelle die Begegnung mit dem GMS »Acropolis« nur einen möglichen Faktor dar, der für die Kenterung des TMS »Waldhof« verantwortlich gewesen sein könne. Für die Havarie ursächlich seien im Wesentlichen die Instabilität des Schiffes wegen der vorschriftswidrigen Beladung und die hohen Querschleunigungen aufgrund der Kurvenfahrt gewesen. Zudem seien die bei Rhein-Km 553,7 im Bereich der roten Fahrinnenbegrenzungstonne existierenden Querströmungen mit den dabei verbundenen krängenden Momenten in Richtung Steuerbord zu beachten. Die Behauptung der Klägerin, das TMS »Waldhof« wäre ohne die Begegnung einen anderen Kurs gefahren, der nicht zum Kentern geführt hätte, stelle lediglich eine durch nichts belegte Behauptung dar. Es fehle aber auch am Merkmal der objektiven Zurechenbarkeit, weil für den Schiffsführer des GMS »Acropolis« nicht habe erkennbar sein können, dass ihm ein extrem instabiles Schiff entgegenkomme. Schließlich scheitere eine kausale Verknüpfung zwischen der Begegnung und der Havarie auch daran, dass alle durch die Untersuchungskommission mittels des Schiffssimulators durchgeführten Fahrten ergeben hätten, dass eine solche Begegnung für ein intaktes

und stabiles Schiff problemlos durchführbar gewesen wäre. Insbesondere hätte ein Vergleich mit in den 52 Stunden vor der Havarie das »Betteck« passierenden Schiffen erwiesen, dass ein Anfahren der grünen Tonne im Abstand von 15 bis 20 m für eine gefahrlose Passage durch einen Talfahrer nicht erforderlich sei. Darüber hinaus sei aber auch kein schuldhaftes Verhalten der Schiffsbesatzung von GMS »Acropolis« erkennbar. Insbesondere habe dieses einen hinreichenden Raum für eine sichere Begegnung i.S.d. §§ 6.03 und 6.04 RheinSchPV gelassen, weil die grüne Tonne mit einem Abstand von 10 bis 15 m angefahren worden sei. Überdies handele es sich bei dem »Betteck« nicht um eine Engstelle i.S.d. § 6.07 RheinSchPV, ein behördlich angeordnetes Begegnungsverbot habe es nicht gegeben. Schließlich sei die Besatzung des GMS »Acropolis« auch den erhöhten Anforderungen an die nautische Sorgfaltspflicht gem. § 1.04 RheinSchPV gerecht geworden. Denn diese habe lediglich Kenntnis von dem Entgegenkommen eines Schiffes mit einer Länge unter 110 m gehabt, nicht hingegen von der Instabilität des TMS »Waldhof«. Das GMS »Acropolis« habe daher nicht mit einer problematischen Begegnung rechnen müssen, zumal das TMS »Waldhof« wegen des Hochwassers gem. § 10.01 Nr.1 RheinSchPV ohnehin die grüne Tonne am linken Rheinufer im Bereich des »Betteck« nicht habe anhalten dürfen. Demgegenüber habe die Besatzung des TMS »Waldhof« – wie sich aus diversen Zeugenaussagen ergebe – durchaus von der kritischen Lage ihres Schiffes gewusst und daher auch diese Kenntnis über Funk an die Besatzung des GMS »Acropolis« weiter geben müssen.

Gegen dieses Urteil richtet sich die Klägerin vollumfänglich mit ihrer Berufung, mit der sie ihren Klageantrag uneingeschränkt weiterverfolgt.

Die Klägerin wendet ein, im angefochtenen Urteil seien der adäquate Kausalzusammenhang und die gesetzliche Zuordnung der Verantwortlichkeiten bei einer Begegnung von Berg- u. Talfahrer verkannt worden.

Hierzu trägt sie wie folgt vor:

Das GMS »Acropolis« habe als Bergfahrer gegen die §§ 6.03, 6.04, 6.07 u. § 1.04 RheinSchPV verstoßen, indem es dem Talfahrer TMS »Waldhof« die Begegnung in der besonders engen Kurve des Rheins am sog. »Betteck« aufgezwungen und dabei keinen hinreichenden Raum und geeigneten Weg freigelassen habe. Infolge dieses pflichtwidrigen Verkehrsverhaltens sei das TMS »Waldhof« auf einen Kurs gezwungen worden, auf dem es habe kentern müssen. Die Schiffsfüh-

rung von GMS »Acropolis« habe in grob fahrlässigem Verstoß gegen die sich aus § 1.04 RheinSchPV ergebenden nautischen Sorgfaltspflichten trotz Unkenntnis der genauen Position des Talfahrers, dem Ort der bevorstehenden Begegnung und im Vertrauen auf die volle Motorleistung grob fahrlässig versucht, das »Betteck« noch vor dem TMS »Waldhof« zu passieren. Zu diesem Zwecke habe die Schiffsführung bei Rhein-Km 554,46 auf Höhe der Signalstelle »Lützelsteine« trotz fehlender Sicht- oder Radarsichtverbindung beschleunigt, anstatt die Fahrt schon dort zu drosseln oder für 1-2 Minuten bei Rhein-Km 554 in der üblichen Warteposition für Bergfahrer anzuhalten. Dabei sei zu bedenken, dass es sich bei dem »Betteck« um eine Engstelle i.S.d. § 6.07 RheinSchPV handele. Indem es einen Verstoß gegen § 1.04 RheinSchPV verneinte, habe das Rheinschiffahrtsgericht die besonderen Umstände der Begegnungssituation und das Verhalten der Schiffsführung des GMS »Acropolis« nicht hinreichend bzw. falsch gewürdigt. Denn gerade die Unkenntnis von der genauen Art des Talfahrers habe das GMS »Acropolis« zum Stoppen anhalten müssen. Folgerichtig bestehe nunmehr an dieser Stelle seit dem 01.12.2013 – dies ist unstreitig – nach Überschreiten der Hochwassermarken I ein allgemeines Begegnungsverbot gem. § 12.03. Nr. 3 RheinSchPV. Wenn man ex post auch wohl von einer optimalen Fahrweise beider Schiffe bei der Begegnung ausgehen könne, ändere dies nichts an der Sorgfaltspflichtverletzung des GMS »Acropolis«. Denn für die Annahme einer Wartepflicht komme es auf den dynamischen Verlauf der Begegnung an. Hierbei sei zu berücksichtigen, dass für den Schiffsführer des Talfahrers das konkrete Verhalten des Bergfahrers nicht ohne weiteres erkennbar sei, wozu hier etwa das Schlingern des GMS »Acropolis« und die Tatsache gehöre, dass diesem nur durch vollen Maschineneinsatz und volles Rudern gelingen sei, das übliche Ausschwenken des Hecks zu verhindern. Die Schiffsführung des TMS »Waldhof« habe aber von einem »normalen« Fahrverhalten des GMS »Acropolis« ausgehen und ihren Weg dementsprechend einrichten müssen. Wegen der aufgrund dessen erforderlichen Fahrwege sei daher eine gefahrlose Begegnung am »Betteck« per se nicht möglich gewesen. Damit habe das GMS »Acropolis« dem TMS »Waldhof« unter Berücksichtigung der konkreten Umstände auch keinen geeigneten Weg für die Vorbeifahrt i.S.d. §§ 6.03, 6.04., 6.07 RheinSchPV gelassen. Im Gebirge, bei einer fast rechtwinkligen Flussbiegung, bei nahezu völliger Dunkelheit und einer Hochwassersituation knapp unterhalb des Sperrpegels der Hochwassermarken II habe es für einen Talfahrer mit 110 m Länge keinen geeigneten Weg ge-

geben, soweit ihm wie hier durch das GMS »Acropolis« die Ansteuerung der grünen Fahrrinntonne am linken Flussufer oberhalb des »Betteck« bei Rhein-Km 553,5 versperrt worden sei. Insoweit habe das Rheinschiffahrtsgericht hinsichtlich der Strömungsverhältnisse im Bereich des »Betteck«, der nautischen Bewertung der Begegnungssituation sowie des Fahrverhaltens des GMS »Acropolis«, des Einflusses des Hochwassers, des Regens und der völligen Dunkelheit im Gebirge verfahrensfehlerhaft die dem WSV-Bericht entgegenstehenden Erkenntnisse aus anderen Gutachten nicht in gebotener Weise berücksichtigt.

Entgegen der Annahme des Rheinschiffahrtsgerichts habe das GMS »Acropolis« die grüne Fahrrinntonne bei Rhein-Km 553,5 nicht mit einem Abstand von 10-15 m passiert, was sich aus dem WSV-Bericht im Übrigen auch nicht ergebe, sondern nach den Auswertungen der Radaraufzeichnungen des DST vom 10.06.2011 mit einem Abstand von 34,5 m. Das GMS »Acropolis« habe damit das TMS »Waldhof« um ca. 45 m vom geeigneten Weg abgedrängt, weil dieses wegen der Begegnung die grüne Fahrrinntonne nur mit einem Abstand von mindestens 64,5 m habe passieren können. Es gebe auch keinen ernsthaften Zweifel daran, dass das TMS »Waldhof« – wie alle vergleichbaren Schiffe – die grüne Fahrrinntonne bei Rhein-Km 553,5 angesteuert, d.h. gem. der üblichen, nautisch notwendigen Praxis die Durchfahrt der Krümmung am »Betteck« frühzeitig eingeleitet und die grüne Fahrrinntonne bei Rhein-Km 553,5 am linken Ufer mit einem Abstand von 10-20 m angehalten hätte; andere Schiffe hätten an diesem Tag einen maximalen Abstand zur grünen Tonne von 30 m eingehalten. Das TMS »Waldhof« wäre dann, so die Klägerin, auf Höhe der roten Fahrrinntonne unterhalb des »Betteck« am rechten Ufer ungefähr in der Mitte der Fahrrinne aus der Krümmung herausgekommen und wäre weder den krängenden Momenten – in Form der örtlichen Umströmung des Schiffskörpers und sich herausbildender Unterdruckgebiete an der Steuerbordkimm des Schiffes – ausgesetzt gewesen noch gekentert. Das Rheinschiffahrtsgericht habe daher rechtsfehlerhaft verkannt, dass das GMS »Acropolis« durch die vermeidbare Gefährdung des TMS »Waldhof« einen gewichtigen Beitrag zu deren Havarie geleistet habe, weil das TMS »Waldhof« wegen des Entgegenkommens von GMS »Acropolis« gezwungen gewesen sei, die Krümmung mit einem sehr viel kleineren Radius als die anderen Schiffe zuvor zu durchfahren. Aber auch bei optimaler Fahrweise des GMS »Acropolis« in einem Abstand von 10-15 m zur grünen Fahrrinntonne hätten die dem TMS »Waldhof« zur Ver-

fügung stehenden Fahrspuren alle außerhalb des Spektrums der geeigneten Wege von max. 30 m, nämlich bei 40 m gelegen. Die hohe Gefährlichkeit einer Begegnung von Berg- und Talfahrer bei Hochwasser am »Betteck« sei – wie durch Aussagen diverser Schiffsführer belegt – zum Unfallzeitpunkt bereits allgemein bekannt gewesen. Aus der Beschleunigung des GMS »Acropolis« kurz vor der Begegnung ergebe sich darüber hinaus, dass auch deren Schiffsführung die Gefährlichkeit der Passage bewusst gewesen sei.

Fehlerhaft habe das Rheinschifffahrtsgericht auch die gesetzliche Zuordnung der Verantwortlichkeit bei einer Begegnung von Berg- u. Talfahrt nach der RheinSchPV mit der Annahme vorgenommen, die Schiffsführung des TMS »Waldhof« habe das GMS »Acropolis« über Funk die Erforderlichkeit weiteren Manövrierraums im Bereich der Kurve am »Betteck« wegen der bestehenden Instabilität des Schiffes mitteilen müssen. Dem GMS »Acropolis« als Bergfahrer habe es nämlich obliegen, sich die nötige Kenntnis über Position und Geschwindigkeit sowie über eine geeignete Begegnungsstelle mit dem Talfahrer – etwa per Funk – zu verschaffen. In diesem Zusammenhang habe das Rheinschifffahrtsgericht ihr unstreitiges Vorbringen im Schriftsatz vom 11.10.2013 übergangen, wonach das GMS »Acropolis« sich über Funk gemeldet und dabei erklärt habe, dass man sich am »Betteck« befinde, dort aber schnell weg sei.

Ferner seien im erstinstanzlichen Urteil auch die klägerseits vorgelegten Sachverständigengutachten des DST und des Privatsachverständigen G nicht hinreichend berücksichtigt und die sich hieraus ergebenden Widersprüche zu den von dem Gericht zugrunde gelegten Feststellungen des WSV-Berichts sowie des Gutachtens des Sachverständigen E nicht aufgeklärt worden. Die entscheidungserheblichen Fragen des Ortes und der Ursache des Kenterns des TMS »Waldhof« habe das Rheinschifffahrtsgericht unter Übergehung ihres Beweisantrags auf Einholung eines gerichtlichen Sachverständigengutachtens allein mittels einer unzulässig vorweggenommenen tatrichterlichen Würdigung auf der Grundlage der beigezogenen Gutachten beantwortet. Das Gutachten des Sachverständigen E thematisiere aber den Einfluss eines Unterdruckgebiets, das nach dem WSV-Bericht Grund für das Kentern gewesen sein solle, nicht und könne auch die Einwendungen des Sachverständigen G gegen die den Ergebnissen des WSV-Berichts zugrundeliegende Verwendung des Schiffsführungssimulators der Bundesanstalt für Wasserbau (BAW) nicht aufklären.

Auch bei der Annahme, das TMS »Waldhof« sei einen ganz normalen Kurs gefahren, sei übergangen worden, dass dieses Schiff aufgrund der Begegnung mit dem GMS »Acropolis« seinen Kurs zur gefahrlosen Umrundung der Stromstelle »Am Betteck« nicht zu der grünen Fahrrinnen tonne am linken Ufer nach Backbord hin habe verlagern können, wie die klägerseits vorgelegten Gutachten belegten; vielmehr habe es den zuvor eingenommenen Driftwinkel zum harten Anfahren der grünen Tonne bei Ansicht des GMS »Acropolis« aufstrecken müssen. Dies habe zum Entstehen erhöhter Krängungsmomente geführt, die in Übereinstimmung mit den Erkenntnissen des WSV-Berichts die Kenterung maßgeblich mitveranlasst hätten.

Den Feststellungen des Rheinschifffahrtsgerichts fehle ohnehin eine fundierte Grundlage, weil der genaue Kurs des TMS »Waldhof« sowie der genaue Ort seiner Kenterung unbekannt und streitig seien. Auf den Ausfall der Radarkennung könne dabei nicht allein abgestellt werden, weil laut Ziff. 2.5. des DST-Berichts auch bei dem GMS »Acropolis« die Radarkennung an der gleichen Stelle ausgefallen sei. Daher sei davon auszugehen, dass entsprechend den weiteren Feststellungen des DST die Kenterung durch das Abdrängen des TMS »Waldhof« in den Prallhang und die Kollision mit der Böschung herbeigeführt worden sei. Hätte das GMS »Acropolis« hingegen seiner Wartepflicht genügt, wäre es, so die Klägerin, mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit nicht zum Kentern des TMS »Waldhof« gekommen.

Unter Verletzung ihres Anspruchs auf rechtliches Gehör habe das Rheinschifffahrtsgericht überdies auch eine Kausalität der Begegnung mit dem GMS »Acropolis« für die Havarie des TMS »Waldhof« aufgrund der Aussagen des WSV-Berichts verneint. Dieser Bericht sei aber schon in sich widersprüchlich, weil in den Abschnitten 5.2.2.6 und 5.2.2.7 die Mitursächlichkeit durchaus bejaht werde. Außerdem stünde der Bericht in Widerspruch zu den Feststellungen im Parteigutachten des DST sowie des Sachverständigen G. Mit diesen Einwänden habe sich das Rheinschifffahrtsgericht aber nicht auseinander gesetzt. Die weitere Feststellung im erstinstanzlichen Urteil, eine Weiterfahrt aus der konkreten Position des TMS »Waldhof« während der Begegnung mit dem GMS »Acropolis« sei mit einem manövrierfähigen, stabilen Schiff problemlos möglich gewesen, sei ebenfalls unter Übergehung entgegengesetzter Erkenntnisse aus den klägerseits vorgelegten Gutachten, insbesondere einer sich im Kurvenverlauf ergebenden nicht-proportionalen, wesentlich weiteren Ab-

standsvergrößerung zum Innenradius bei Verlagerung der Fahrspur zum Kurvenaußenradius, getroffen worden. Dabei habe das Gericht insbesondere unberücksichtigt gelassen, dass im Bereich des sog. Prallhangs eine wesentlich größere Fließgeschwindigkeit vorherrsche. Nach den überzeugenden Feststellungen des DST-Gutachtens hätten aber die krängenden Kräfte bei der Drehkreisfahrt ohne Begegnung mit dem GMS »Acropolis« ohnehin nicht ausgereicht, um das Schiff zum Kentern zu bringen. Dies habe deutlich höhere krängende Kräfte erfordert, die nur durch die Berührung mit der Böschung entstanden sein könnten. Immerhin sei das TMS »Waldhof« zuvor 120 km lang störungsfrei gefahren. In diesem Zusammenhang sei ferner zu bedenken, dass das TMS »Waldhof« entgegen dem WSV-Bericht nicht schon um 04.42.08 Uhr oder um 04.42.20 Uhr, sondern erst um 04.42.34 Uhr gekentert sei, weil zu diesem Zeitpunkt das Hinterschiff noch ein Echosignal bewirkt habe.

Ob die Weiterfahrt aus der konkreten Position von TMS »Waldhof« während der Begegnung mit GMS »Acropolis« mit einem manövrierfähigen, stabilen Schiff problemlos möglich gewesen und ein vorschriftsmäßig beladenes Schiff nicht gekentert wäre, sei schließlich für die Kausalität rechtlich unerheblich; die ungünstige Beladung des TMS »Waldhof« könne allenfalls ein Mitverschulden ihrerseits begründen.

Die Klägerin beantragt, unter Abänderung des am 24.10.2013 verkündeten und im Tatbestand durch Beschluss vom 28.11.2013 teilweise berichtigten Urteils des Amtsgerichts – Rheinschifffahrtsgerichts – St. Goar - Az. 4 C 8/12 BSchRH – die Beklagten zu 1) und 2) zu verurteilen, an die Klägerin einen Betrag im Wert von 1.349.300,00 Sonderziehungsrechte, umgerechnet in Euro entsprechend dem Wert des Sonderziehungsrechtes am Tag des Urteils, nebst Zinsen i.H.v. 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 13.01.2011 zu zahlen.

Die Beklagten beantragen, die Berufung zurückzuweisen.

Die Beklagten zu 1) und 2) treten der Berufung der Klägerin unter Verteidigung des angefochtenen Urteils und Wiederholung ihres erstinstanzlichen Vorbringens entgegen. Im Einzelnen tragen sie hierzu wie folgt vor:

Sie bestreiten weiterhin die Aktivlegitimation der Klägerin für die vorliegende Klage nach ihrer vollständigen Entschädigung durch den Haftpflichtversicherer. Im Übrigen fehle es für einen Schadensersatzanspruch an einem schuldhaft pflichtwidrigen Verhalten der Schiffs-

führung des GMS »Acropolis« und auch an der Verursachung der Havarie durch diese.

Nach den unstreitigen Tatsachen und dem klägerischen Vorbringen habe das GMS »Acropolis« dem TMS »Waldhof« einen geeigneten Talweg freigelassen, wobei Kurs und Geschwindigkeit des GMS »Acropolis« objektiv und subjektiv nicht zu beanstanden seien. Die Schiffsführung des TMS »Waldhof« selbst habe keine Veranlassung zur Beanstandung der Begegnungsweise oder zur Verlegung ihres Kurses so dicht wie möglich an das am linken Ufer zum Berg fahrenden GMS »Acropolis« gesehen; die gezielte, gewiesene und übliche Begegnung backbord/backbord sei erkennbar auch für sie selbst an dieser Stelle unproblematisch und zulässig gewesen. Entsprechend der Üblichkeit habe die Besatzung des GMS »Acropolis« die grüne Tonne am geografischen linken Ufer dicht angehalten und damit dem Talfahrer Raum für eine Begegnung im Talweg von 80-100 m Breite gelassen, wobei die Begegnung nach Zurücknahme der Fahrt mit einem sehr komfortablen Abstand von 20-30 m zum Bergfahrer oberhalb des »Betteck« ohne Beanstandungen erfolgt sei. Es sei durch nichts erwiesen, dass das TMS »Waldhof« ohne die Begegnung die grüne Tonne tatsächlich enger angehalten hätte. Dagegen spreche, dass nach der Erklärung des zuständigen Mitarbeiters J der Revierzentrale P sowie aus Sicht beider Schiffer das TMS »Waldhof« einen ganz normalen Kurs gefahren sei, auch die Begegnung habe keine Besonderheiten aufgewiesen. Die Gewährung eines hinreichend breiten Talweges belege auch der Umstand, dass das TMS »Waldhof« während und nach der Begegnung keinen Kurswechsel vorgenommen, sondern im Bereich der rechten Fahrinnenmitte geblieben sei. Dessen Schiffsführung habe auch keinen Einwand gegen die erkennbare Begegnung im Bereich des »Betteck« erhoben; erst recht habe diese über Funk nicht auf die bestehenden Stabilitätsprobleme hingewiesen. In diesem Zusammenhang sei zu bedenken, dass ein Talfahrer nach § 10.1 RheinSchPV in der gegebenen Hochwassersituation die grüne Fahrinnen tonne am linken Rheinufer ohnehin nicht habe anhalten dürfen. Andere Talfahrer hätten dann auch ohne Begegnung am »Betteck« einen Abstand zur grünen Tonne von bis zu 90 m eingehalten. Daraus folge, dass sich das TMS »Waldhof« bei dem Umfahren des »Betteck« innerhalb von Parametern bewegt habe, wie sie von anderen Schiffen auch ohne Begegnungsverkehr eingehalten worden seien.

Für ein ordnungsgemäß beladenes, manövrierfähiges Schiff wäre die Krümmung problemlos zu durchfahren gewe-

sen, wie der Vergleich mit anderweitig dokumentierten Begegnungen, die Analyse des Kurses nachfolgender Talfahrer und das Passieren der talwärts des »Betteck« gelegenen roten Tonne durch das TMS »Waldhof« mit einem komfortablen Abstand von gut 16 m bis 20 m zum rechten Ufer zeige. Auch unter Berücksichtigung der von dem TMS »Waldhof« tatsächlich gewählten Fahrt sei der Weg ausreichend gewesen, selbst wenn man die von der Klägerin behaupteten Abstände zur grünen Tonne unterstelle. Dies belegten Begegnungsfahrten anderer Schiffe unter vergleichbaren Rahmenbedingungen. So habe sich etwa das MS »Esperance« am 08.06.2013 nach der Begegnung mit zwei Bergfahrern trotz bestehenden Hochwassers mit nur 20 cm unter der Hochwassermarkte II und trotz einer Entfernung von nur 3-4 m von der roten Tonne aus dem Prallhang freimachen können. Erst später sei es aus anderen Gründen zu einer Kollision mit einem bergfahrenden Schiff gekommen. Das Kentern des TMS »Waldhof« beruhe daher allein auf eigener Sorgfaltswidrigkeit. So sei das Schiff vollkommen falsch beladen gewesen, überdies habe der vorgeschriebene Ladungsrechner sowie ein Automatisches Identifikationssystem (AIS) gefehlt, was der Besatzung bekannt gewesen sei. Aus diesen Gründen habe das TMS »Waldhof« die Fahrt spätestens bei Oberwesel einstellen oder zumindest die Bergfahrt andauernd über Funk wahr-schauen müssen.

Laut der Aussage von Besatzungsmitgliedern sei es bereits zuvor bei der Beladung und einer Kurvenfahrt zu gefährlichen Krängungen des Schiffes gekommen. Daher sei davon auszugehen, dass das TMS »Waldhof« wegen der vorhandenen Instabilität auch ohne Begegnung am »Betteck« gekentert wäre. Für die Besatzung des GMS »Acropolis« sei hingegen nicht erkennbar gewesen, dass es sich bei dem TMS »Waldhof« um ein instabiles Tankmotorschiff mit Centertanks, Doppelhülle und überschwerer Ladung gehandelt habe. Dementsprechend habe es sich vorliegend auch um die erste Havarie dieser Art an dieser Stelle gehandelt. Letztlich komme es deshalb auch gar nicht darauf an, den genauen Havarieverlauf im Einzelnen aufzuklären. Denn die Besatzung des GMS »Acropolis« habe darauf vertrauen dürfen, dass ihr ein ordnungsgemäß beladenes Schiff begegnet.

Wegen der weiteren Einzelheiten des Sach- und Streitstandes wird auf die von den Prozessbeteiligten eingereichten Schriftsätze nebst Anlagen Bezug genommen.

Der Senat hat Beweis erhoben aufgrund des Beweisbeschlusses vom

26.03.2015 in der Fassung des Beschlusses vom 27.05.2015. Wegen des Ergebnisses der Beweisaufnahme wird auf das schriftliche Gutachten des Sachverständigen F vom 18.08.2015, der ergänzenden Stellungnahme vom 31.05.2016 sowie auf das Ergebnis der mündlichen Anhörung vom 12.09.2017 Bezug genommen.

Die Ermittlungsakte der Staatsanwaltschaft Koblenz, Aktenzeichen 2040 Js 21738/11 lag vor und war Gegenstand der mündlichen Verhandlung in Form einer CD (Schreiben der Staatsanwaltschaft Koblenz vom 21.01.2015).

II.

Die zulässige Berufung der Klägerin hat in der Sache keinen Erfolg.

Der Klägerin steht gegenüber den Beklagten ein Schadensersatzanspruch gem. §§ 823 Abs. 1, Abs. 2 BGB i.V.m. §§ 6.03, 6.04, 6.07 Nr. 1 c), 10.1. Nr. 1 c) bzw. § 1.04 RheinSchPV, § 92b BinSchG nicht zu.

Durch das Kentern des GMS »Waldhof« ist zum einen das Eigentum der Klägerin verletzt worden, zum anderen sind Vermögensschäden in Form der von ihr zu tragenden Kosten für die Sicherung des Unfallortes sowie Erstattungspflichten gegenüber weiteren Geschädigten entstanden.

Die Klägerin dürfte im Hinblick auf den durch diese Rechtsgutsverletzung entstandenen Schaden trotz der durch ihre Versicherung teilweise erfolgten Ausgleichszahlungen weiterhin uneingeschränkt zur Geltendmachung der Ansprüche im eigenen Namen aktivlegitimiert sein. Hierfür spricht, dass sie anhand der einschlägigen Versicherungsbedingungen nachvollziehbar dargelegt hat, dass nach dem auf ihr Versicherungsverhältnis anzuwendenden englischen Recht der Anspruch durch die erfolgte Zahlung nicht auf die Haftpflichtversicherung übergegangen, sondern die Klägerin als Versicherungsnehmerin materiell Inhaberin des Anspruches geblieben ist. Der Versicherer sei allerdings aufgrund des – von ihm vorliegend nicht geltend gemachten – Rechts auf »Subrogation« neben dem Versicherten berechtigt, an dessen Stelle und in dessen Namen dessen Rechte geltend zu machen. Dieses Recht tritt allerdings nur neben das Recht des Versicherungsnehmers und lässt dieses an sich unberührt (OLG Düsseldorf, Urte. v. 07.10.1991 – 1 U 89/90, NZV 1992, 447).

Im Ergebnis kann die Frage der Aktivlegitimation der Klägerin dahinstehen. Denn ein Schadensersatzanspruch der Klägerin besteht nicht. Der Schiffsführung des

GMS »Acropolis« ist – auch unter dem Gesichtspunkt der bloßen Mitverursachung oder des Mitverschuldens – keine schuldhaft, den Beklagten zu 1) und 2) als Schiffseigner gem. § 92b BinSchG zuzurechnende, Pflichtverletzung anzulasten, die zur streitgegenständlichen Havarie geführt hat.

Es liegt weder ein Verstoß gegen eine gesetzliche Wartepflicht unterhalb des »Betteck« noch eine Sorgfaltspflichtverletzung in der Begegnung vor. Auch aus den allgemeinen nautischen Sorgfaltsanforderungen aufgrund der konkreten Umstände ergibt sich eine Wartepflicht nicht.

Zum Zeitpunkt der Havarie bestand keine generelle gesetzliche Wartepflicht. Anders als die heute geltende – und nach der Havarie des TMS »Waldhof« aufgrund der Untersuchungen des WSV eingeführte – Regelung des § 12.03 Nr. 3 RheinSchPV, welche bei Überschreitung der Hochwassermarken I für alle Fahrzeuge am »Betteck« ein generelles Begegnungsverbot vorschreibt, sah die zum Unfallzeitpunkt geltende Vorschrift des § 9.08 RheinSchPV (hier wie im Folgenden beziehen sich alle zitierten Normen auf die zum Unfallzeitpunkt geltende Fassung) eine Wartepflicht für Bergfahrer nur für den Fall vor, dass nachts die Wahrschau außer Betrieb war. Da die am »Betteck« vorhandenen Warntafeln aber zum Zeitpunkt der Begegnung der beiden Schiffe unstreitig funktionierten, lagen mithin die Voraussetzungen für ein gesetzliches Begegnungsverbot nicht vor.

Eine gesetzliche Wartepflicht ergab sich auch nicht aus § 6.07 Nr. 1 c) RheinSchPV. Diese Norm sieht vor, dass Bergfahrer immer dann, wenn sie feststellen, dass ein Talfahrer im Begriff ist, in eine Fahrwasserenge hineinzufahren, unterhalb dieser Enge anhalten müssen, bis der Talfahrer sie durchfahren hat. Wenn eine Begegnung unvermeidbar ist, müssen beide Fahrzeuge nach Nr. 2 der Vorschrift jedenfalls alles tun, um Gefahren für den anderen zu vermeiden.

Dabei kommt es für die Bestimmung, ob eine Fahrwasserenge gegeben ist, allein auf die objektiv feststellbaren örtlichen Flussverhältnisse und nicht auf die konkreten Begegnungsverhältnisse und nautischen Bedingungen (Hochwasser, Sichtverhältnisse) an. Dies ergibt sich bereits aus der Formulierung der Norm, die als Fahrwasserenge eine Stelle definiert, »wo das Fahrwasser keinen hinreichenden Raum für die Vorbeifahrt gewährt«. Eine andere Einschätzung würde auch zu unauflösbaren Widersprüchen zu § 9.08 RheinSchPV führen. Es kann nicht sein, dass die Begegnung

in einem Flussbereich einerseits gesetzlich erlaubt ist, dieselbe Stelle aber unter bestimmten Umständen dann doch als Fahrwasserenge definiert wird. Hinzukommt, dass die amtliche Fahrinne des Rheins grundsätzlich ein einfaches Begegnen gestattet und Begegnungsverbote durch ein Schifffahrtszeichen nach § 6.08 RheinSchPV gekennzeichnet werden. Mithin können nur die örtlichen Gegebenheiten, zu der neben der Breite der Fahrinne auch bauliche Anlagen, wie etwa Brücken und Wehre (vgl. hierzu § 6.24 RheinSchPV) gehören (Bemm/v. Waldstein, Rheinschiffahrtspolizeiverordnung, 3. Aufl., § 6.07 Rn. 1), für die Bestimmung einer Fahrwasserenge herangezogen werden. Auch vorhandene Wracks und behördliche Anordnungen sind geeignet, eine solche herbeizuführen, wie sich aus § 6.08 RheinSchPV ergibt (Bemm/v. Waldstein a.a.O. § 6.03 Rn. 16). Gewährt also das Fahrwasser unter Berücksichtigung der dergestalt näher bestimmten örtlichen Verhältnisse hinreichenden Raum für die Vorbeifahrt, liegt keine Fahrwasserenge vor (BGH VersR 1961, 315; Bemm/v. Waldstein a.a.O. § 6.07 Rn. 1). So war es vorliegend, denn weder das Gutachten des Sachverständigen E im Strafverfahren (Ergänzungsgutachten vom 06.12.2011, S. 20) noch das gerichtliche Gutachten des Sachverständigen F (S. 6 des Ausgangsgutachtens vom 18.0.2015) beschreiben die Örtlichkeit als für eine Begegnung generell ungeeignet.

Dem steht auch nicht die Behauptung der Klägerin entgegen, unter Berücksichtigung des »dynamischen Fahrweges« habe ein Platzbedarf von insgesamt 128,5 m bestanden, es sei aber nur 111-125 m Fahrrinnenbreite vorhanden gewesen.

Diese Berechnungen der Klägerin stehen zum einen in einem diametralen Gegensatz zu der zum Unfallzeitpunkt geltenden Rechtslage, welche, wie aufgezeigt, eine Begegnung generell erlaubte und damit von einem grundsätzlich hinreichenden Fahrweg ausging. Zum anderen hat der gerichtlich bestellte Sachverständige F ausgeführt, dass im Bereich der Unfallstelle eine Fahrrinnenbreite vorhanden war, die für die Annahme einer Fahrwasserenge keinen Anlass geben. Es ist zwischen dem »Fahrwasser« und der »Fahrinne« zu unterscheiden. Während der erstere Begriff die Breite des Flusses beschreibt, in welchem der Wasserstand eine gefahrlose Befahrung gestattet, ist die »Fahrinne« der durch Markierungen für die Befahrung amtlich freigegebene Fahrweg (Bemm/v. Waldstein a.a.O. § 6.03 Rn. 14f). Der Sachverständige hat hierzu im Rahmen der mündlichen Anhörung noch einmal eingehend erläutert, dass sich sowohl aus der Flusskarte als

auch aus der Radarauswertung für den Bereich des »Betteck« eine Fahrrinnenbreite von durchgehend 120 m ergebe; angesichts des Hochwassers sei überdies von einem noch breiteren Fahrwasser auszugehen. Damit ergäbe sich, auch den von der Klägerin berechneten Platzbedarf von 128,5 m unterstellt, allenfalls eine nur unerhebliche Differenz. Die Feststellungen des Sachverständigen macht sich der Senat zu Eigen. Sie sind aus sich heraus nachvollziehbar, widerspruchsfrei und überzeugend und werden überdies von dem – von keiner Partei in Abrede gestellten – Fachwissen des Gutachters im Bereich der Radartechnik und der damit verbundenen Bemessungsfragen getragen.

Ferner liegt auch keine Verletzung der sich aus der konkreten Begegnungssituation ergebenden nautischen Sorgfaltspflichten i.S.d. §§ 1.04, 6.03 Nr. 1, 6.04 Nr. 1 RheinSchPV durch die Schiffsführung des »GMS B« vor. Es kann nicht festgestellt werden, dass die Schiffsführung des GMS »Acropolis« dem TMS »Waldhof« keinen geeigneten Weg in der Talfahrt gelassen hat.

Nach § 6.03 Nr. 1 RheinSchPV ist das Begegnen nur gestattet, wenn das Fahrwasser unter Berücksichtigung aller örtlichen Umstände und des übrigen Verkehrs hinreichenden Raum für die Vorbeifahrt gewährt. Die Rechtsprechung versteht dabei – wie bereits dargelegt – unter Fahrwasser i.S.d. § 6.04 Nr. 1 RheinSchPV den nach dem jeweiligen Wasserstand für die durchgehende Schifffahrt bestimmten Teil des Stromes (Bemm/v. Waldstein a.a.O. § 6.03 Rn. 13). § 6.04 RheinSchPV normiert überdies die Pflicht der Bergfahrer, den Talfahrern unter Berücksichtigung der genannten Umstände einen geeigneten Weg freizulassen. Darüber hinaus besteht das Gebot zur Einhaltung der allgemeinen nautischen Sorgfaltspflicht gem. § 1.04 RheinSchPV. Dies erfordert, dass der Bergfahrer bei der Begegnungsfahrt durch seine konkrete Fahrweise dem Talfahrer eine gefahrlose Begegnung ermöglicht, insbesondere, indem er diesem unter Berücksichtigung des übrigen Verkehrs und der sonstigen Umstände hinreichenden Raum lässt.

Hinreichender Raum für eine Vorbeifahrt ist vorhanden, wenn nach den örtlichen Verhältnissen eine Begegnung unzweifelhaft ohne Gefahr für die beteiligten Fahrzeuge oder Dritte ausgeführt werden kann. Die gegenseitigen Kurse müssen bei dem Manöver jedes Risiko ausschließen. Spätere fehlerhafte Kurse sind für die Annahme hinreichenden Raums ohne Bedeutung (Bemm/v. Waldstein a.a.O. § 6.03 Rn. 18). Dabei hat der Bergfahrer in eigener Verantwortung zu

prüfen, welchen Raum der Talfahrer benötigt und hat, wenn er das nicht mit Sicherheit feststellen kann, pflichtgemäß so weit wie möglich Platz zu machen (BGH, Urt. v. 22.01.1976 – II ZR 71/74 – ZfB 1976, Sammlung Seite 532 ff, VersR 1976, 487; Bemm/v. Waldstein a.a.O. § 6.04 Rn. 13). Bei der Begegnung genügt nicht schon ein hinreichender Raum bei der Vorbeifahrt, sondern es muss dem Gegenfahrer objektiv ein geeigneter Weg freigelassen werden. Es genügt, wenn der Weg ohne Schwierigkeiten durch beiderseitiges Ausweichen geeignet ist. Dieser Weg muss risikolos befahrbar sein. Die Sorgfalt eines ordentlichen Schiffers erfordert es bei Nacht und in einer Stromkrümmung, den erschwerten Sichtverhältnissen dadurch Rechnung zu tragen, dass er auch selbst rechtzeitig entsprechend seiner Weisung den Fahrweg einschlägt, der ein gefahrloses Passieren ermöglicht (Bemm/v. Waldstein a.a.O. § 6.04 Rn. 14, 18; BGH, Urt. v. 16.12.1968 – II ZR 141/67, ZfB 1969, Sammlung Seite 68 f, VersR 1961, 1132). Andererseits darf jeder Schiffsführer aber auch davon ausgehen, dass sich die anderen Schiffe ordnungsgemäß verhalten (Bemm/v. Waldstein a.a.O. Rn. 14). Dieser Vertrauensgrundsatz findet nur dann keine Anwendung, wenn ein Fehler des anderen nach nautischer Erfahrung zu erwarten ist (BGH, Urt. v. 26.10.1970 – II ZR 125/69, ZfB 1971, Sammlung Seite 187 f, VersR 1966, 682). Es ist immer der Weg mit dem geringsten Risiko zu wählen (BGH, Urt. v. 28.10.1965 – II ZR 218/63, VersR 1966, 77). Behauptet der Talfahrer, der Bergfahrer habe ihm keinen geeigneten Weg freigelassen, muss er diese Behauptung nach allgemeinen Grundsätzen beweisen (Bemm/v. Waldstein a.a.O. § 6.04 Rn. 60 m.w.N.). Anhaltspunkte für das Maß der einzuhaltenden Sorgfalt sind die typischen Kenntnisse und Erfahrungen der Berufsgruppe (BGH VersR 1974, 656). Es wird ein hohes Maß an Kenntnissen und beruflicher Verantwortung verlangt. Dabei kommt es auf die ex-ante Betrachtung aus Sicht des Schiffsführers an (Bemm/v. Waldstein a.a.O. § 1.04 Rn.4).

Die Schiffsführung des GMS »Acropolis« hat dem TMS »Waldhof« einen den Anforderungen des § 6.03 RheinSchPV entsprechenden geeigneten Weg zur Vorbeifahrt gewährt. Die Klägerin hat zwar behauptet, dass das GMS »Acropolis« dem TMS »Waldhof« die Begegnung und damit einen »Kurs« aufgezwungen habe, der es zu weit von der grünen Tonne weggebracht und damit in den Prallhang gedrängt habe, woraus es sich – auch bei ordnungsgemäßer Beladung – nicht mehr befreien können. Diese Annahme wurde hingegen durch keine der vorliegenden gutachterlichen Stellungnahmen bestätigt.

Bereits die Untersuchungskommission der WSV hatte in ihrem Abschlussbericht vom 03.12.2012 anhand der Radarzeichnungen und der sich hieraus ergebenden Schleppkurve festgestellt, dass das GMS »Acropolis« die grüne Fahrrinnen- tonne bei Rhein-km 553,5 »hart« angefahren hat und im Verlauf der Begegnung dicht am linken Fahrrinnenrand gefahren ist. Auch der Sachverständige E schätzte in einer gutachterlichen Stellungnahme vom 06.12.2011 das Fahrverhalten des GMS »Acropolis« als beanstandungsfrei ein. Diese Feststellungen sind durch das Gutachten des gerichtlich bestellten Sachverständigen F bestätigt worden, der auch hier aufgrund der Auswertung der Radarbilder in überzeugender Weise die »Kurse« und Abstände der Schiffe in der Begegnungssituation bestimmt hat. Danach hat das GMS »Acropolis« die grüne Tonne in einem Abstand von nur 12 bis 14 m bzw. 12 bis 16 m passiert, was, soweit erkennbar, von der Klägerin zuletzt auch nicht mehr bestritten wurde.

Darüber hinaus hat der Sachverständige in seinem schriftlichen Gutachten vom 18.08.2015 nachvollziehbar dargelegt, dass der Passierabstand zwischen den beiden Schiffen nicht, wie von der Klägerin ursprünglich angenommen ca. 15,5 m, sondern 22 bis 25 m betragen hat. Wegen der Sog- und Druckwirkung bei der Begegnung konnte dieser nicht noch geringer gewählt werden. Der Sachverständige hat insofern auch einen geringsten Passierabstand von 17 m ausdrücklich nicht bestätigt. Diesen Feststellungen des Sachverständigen hat die Klägerin, nachdem im E-Gutachten in der letzten Stellungnahme ein Bereich von 17-28 m als Passierabstand genannt worden war, nicht mehr widersprochen.

Rechnet man dem o.g. Abstand von 12 bis 16 m zur grünen Tonne und dem Passierabstand der Schiffe von 22 bis 25 m noch die Schiffsbreite des GMS »Acropolis« von 15 m hinzu, ergibt sich, dass die grüne Tonne von dem TMS »Waldhof« nach der Begegnung mit dem GMS »Acropolis« um 04.41:35 Uhr bei Rhein-km 553,5 mittschiffs in einer Entfernung von ca. 55 m passiert wurde. Die Klägerin gelangt – auch unter Berücksichtigung des von dem Sachverständigen F eingeräumten, geringfügigen Vermassungsfehlers – zu keinem anderen Ergebnis.

Im Hinblick darauf stellt auch die Klägerin im Ergebnis fest, dass das GMS »Acropolis« dem TMS »Waldhof« in der Nachbetrachtung eine ausreichende Fahrrinnenbreite und damit einen geeigneten Weg freigelassen hat (vgl. etwa E-Gutachten Februar 2016, dort S. 15). Zugleich entsprach die Fahrweise der beiden Schiffe im Übrigen auch den Vorgaben des § 10.1 a) und c) RheinSchPV, wonach bei

Hochwasser der Marke I zwischen Lorch (km 540,20) und St. Goar (km 556,00) die Bergfahrt das mittlere Drittel des Stromes, aber so weit zum linken Ufer einzuhalten hatte, dass die Begegnung mit der Talfahrt ohne Gefahr Backbord an Backbord stattfinden konnte, während die Talfahrt die Mitte des Stromes ansteuern sollte.

Damit greift aber auch nicht die Behauptung der Klägerin, dass das TMS »Waldhof« aufgrund der Begegnung den ursprünglich gesetzten Driftwinkel aufgeben musste und erst später neu setzen konnte. Zum einen ist diese Behauptung, für die die Klägerin die Darlegungs- und Beweislast trägt, bereits nicht erwiesen. Denn wie der Sachverständige F im Rahmen der mündlichen Anhörung anhand seiner Tabelle ausführte, hat das TMS »Waldhof« seinen ursprünglich gesetzten Driftwinkel von 16 Grad (auf die Flussachse bezogen) auch dann beibehalten, als das Radarecho des GMS »Acropolis« sichtbar wurde.

Ungeachtet dessen kommt es aber auf diese Feststellung unter dem hier allein entscheidenden Gesichtspunkt einer möglichen schuldhaften Pflichtverletzung seitens der Schiffsführung des GMS »Acropolis« im Ergebnis ebenso wenig an, wie auf die Frage, ob dem TMS »Waldhof« durch die Begegnung jedenfalls die theoretische Möglichkeit genommen wurde, einen anderen Weg zu fahren. Denn war die Begegnung – wie hier – unter Berücksichtigung der konkreten Schiffsgrößen gesetzlich erlaubt, mussten durch die Schiffsführung des GMS »Acropolis« weitere Berechnungen über den für die Begegnung erforderlichen Raum nicht mehr vorgenommen werden. Das Ändern des Driftwinkels in der Kurvenfahrt stellte vielmehr einen im Begegnungsverkehr normalen Vorgang dar, aus dem sich bei grundsätzlicher Zulässigkeit der Begegnung aus objektiver Sicht der Besatzung des GMS »Acropolis« für sich genommen noch keine Gefährdung für den Talfahrer ergeben konnte. Erforderlich war in einer solchen Situation lediglich, dass entsprechend den allgemeinen nautischen Sorgfaltspflichten der bestmögliche Weg gefahren wurde. Dies ist hier – wie aufgezeigt und im Ergebnis auch unstreitig – geschehen.

Ein Verstoß gegen § 1.04 RheinSchPV ergibt sich auch nicht, weil die Schiffsführung des GMS »Acropolis« es überhaupt zu einer Begegnung im Bereich des »Betteck« hat kommen lassen und nicht unterhalb des »Betteck« die Talfahrt abgewartet hat.

Grundsätzlich kann zwar auch eine – sich aus der Sorgfaltspflicht ergebende

de - Wartepflicht in Betracht kommen. Dies gilt selbst dann, wenn in der Begegnungssituation kein Sorgfaltspflichtverstoß begangen wurde. Auch wenn der Bergfahrer dem Talfahrer vor, während und nach der Begegnung den bestmöglichen Weg gelassen hat, kann allein durch die Begegnung als solche für den Talfahrer eine Situation entstehen, die einen eigenen gefahrlosen Weg verhindert oder jedenfalls einschränkt. Eine solche Wartepflicht begründet die allgemeine nautische Sorgfaltspflicht jedoch nur dann, wenn für einen verständigen Schiffsführer in der Situation des GMS »Acropolis« unter den zum Schadenszeitpunkt bestehenden Gegebenheiten eine solche besondere Gefahrensituation zu einem Zeitpunkt erkennbar war, zu dem der gebotenen Wartepflicht entsprochen werden konnte.

Allein die vorliegenden Umstände der Begegnungssituation als solcher - Hochwasser zwischen den Hochwassermarken I und II und der damit einhergehenden höheren Fließgeschwindigkeit im Bereich der starken, gebirgigen Flussbiegung; Dunkelheit und Regen; Größe der sich begegnenden Schiffe – begründen aus objektiver Sicht keine Wartepflicht, die mitursächlich für die Havarie des TMS »Waldhof« gewesen sein könnte. Denn diese äußeren Gegebenheiten sowie der dynamische Begegnungsverlauf, d.h. der durch die Begegnung bedingte Kurs der Schiffe, werden bereits von der gesetzlichen Wahrschauregelung berücksichtigt. Sie können nicht bei grundsätzlich zulässiger Begegnungsfahrt nach § 9.08 RheinSchPV gleichzeitig eine Wartepflicht kraft allgemeiner nautischer Sorgfaltspflicht begründen.

Das GMS »Acropolis« mit einer Länge von 135 m war hier – der gesetzlichen Regelung entsprechend - auch zutreffend dahin gewahrschaut worden, dass eine Begegnung mit einem Schiff von einer Maximallänge bis zu 110 m erfolgen werde. Allein der Umstand, dass bei dieser Begegnung die Talfahrt in der Kurvenfahrt auch bei Einhaltung eines geeigneten Weges der Bergfahrt einen bestimmten Raum erfordert, begründet keine erhöhte Sorgfalt, die eine Wartepflicht gebietet. Ein über die gesetzgeberischen Anforderungen hinausgehender Sorgfaltsmaßstab besteht insoweit nicht.

War mithin die Begegnungsfahrt auch unter den gegebenen, erschwerten Verhältnissen erlaubt, traf den Bergfahrer unter Berücksichtigung des Vertrauensgrundsatzes, also unter Zugrundlegung eines verkehrsgerechten Verhaltens des Talfahrers im Grundsatz nur noch die Pflicht, dem Begegnungsverkehr den größtmöglichen Raum für die Passage

zu lassen, um auf diese Weise das Risiko für den Talfahrer auf das geringstmögliche Maß zu reduzieren. Genau dies ist aber, wie dargelegt, im vorliegenden Fall geschehen.

Mögliche, darüber hinaus in Betracht kommende Gefahrenmomente, die trotz allgemein zulässiger Begegnung im konkreten Fall eine Wartepflicht kraft nautischer Sorgfaltsanforderung gebieten, sind nicht ersichtlich.

Soweit die Klägerin darauf abstellt, dass es herrschender nautischer Übung zum Zeitpunkt des Schadensfalls entsprochen habe, die Begegnung am »Betteck« nach Möglichkeit zu vermeiden, indem die Bergfahrt die Durchfahrt der Talfahrt abwartet, wird aus dem dahingehenden Vortrag bereits nicht deutlich, für welche Gegebenheiten - ob generell, bei Nacht und Hochwasser oder aber bei Hochwasser in der Nähe der Hochwassermarke II - eine solche Übung bestanden haben soll.

Selbst wenn man das Bestehen einer derartigen Praxis in der tatsächlichen Handhabung unterstellen würde, begründete ein hiervon abweichendes Verhalten aber noch keine schuldhafte Pflichtverletzung. Denn die Prinzipien der sog. seemännischen Übung im Sinne ungeschriebener Sorgfaltsanforderungen kommen nur dort zur Anwendung, wo normierte Sorgfaltsregelungen fehlen bzw. wo Gefahren auftreten, die in den Regelungen der einschlägigen Schifffahrtsverordnungen keine Berücksichtigung gefunden haben (vgl. hierzu etwa: BGH, Urt. v. 04.03.1991 – II ZR 51/90; Rheinschiffahrtsobergericht Karlsruhe, Urt. v. 29.06.1994 – U 13/92 RhSch, ZfB 1995, Sammlung Seite 1563 ff). Im Übrigen bestehen schon erhebliche Bedenken einen Schuldvorwurf zu begründen, weil die Regelungen zur grundsätzlichen Zulässigkeit und zu den Anforderungen zur Begegnung bei Nachtzeit und bei Überschreiten der Hochwassermarke I am »Betteck« in der RheinSchPV vielfach Änderungen erfahren haben.

Für die Begegnung am »Betteck« zur Nachtzeit und bei Hochwasser bis zur Marke I war im Zeitpunkt der Havarie gerade in § 9.08 RheinSchPV eine ausdrückliche Regelung vorhanden, die – auch zur Nachtzeit - kein Begegnungsverbot vorsah. Diese ist durch Gesetzesänderung von 01.04.2001 eingeführt worden. Nach der Regelung des § 9.08 RheinSchPV und der dort in Bezug genommenen Wahrschau-Anlage oblag es vorliegend der Bergfahrt, den eigenen Kurs und die Geschwindigkeit auf die ihm entgegenkommenden Talfahrer einzurichten.

Auch die Tatsache, dass die Diskussion um eine – erneute - Änderung der gesetz-

lichen Regelung erst im Zusammenhang mit der vorliegenden Havarie erfolgte, spricht ebenfalls dafür, dass die Begegnung zweier Schiffe am »Betteck« bis dahin an sich, d.h. bei fehlerfreier Fahrweise beider Schiffe dieser Größenordnung und bei diesen Wasserständen, nicht als derart gefahrenträchtig angesehen wurde, dass ein grundsätzliches Begegnungsverbot kraft Übung anzunehmen war.

Schließlich sprechen gegen eine allgemeine seemännische Übung im Sinne einer Wartepflicht des Bergfahrers die für sich gesehen von der Klägerin nicht in Abrede gestellten Feststellungen des Sachverständigen zu Talfahrten anderer Schiffe am 08.01.2011 (Anlage 3 zum Gutachten vom 18.08.2015). Obwohl an diesem Tage ebenfalls die Hochwassermarke I überschritten war, kam es in zwei Fällen, nämlich um 07.41 Uhr und 09.28 Uhr zu unproblematischen Begegnungsfahrten am »Betteck«. Wenn die Talfahrer hier auch mit einer Länge von 100 m bzw. 85 m kleiner als das TMS »Waldhof« waren, wie die Klägerin einwendet, ist im vorliegenden Zusammenhang jedoch das Moment entscheidend, dass die Bergfahrer aufgrund der »Wahrschau«-Anzeige auch hier nur wissen konnten, dass ihnen ein Schiff mit einer Länge von maximal 110 m begegnen würde und trotz vergleichbarer Rahmenbedingungen wie an dem hier streitgegenständlichen Unfalltag die Passage des Talfahrers nicht abgewartet haben. Dabei war an der Begegnung um 09.28 Uhr im Übrigen als Bergfahrer ein wesentlich größeres Schiff als das GMS »Acropolis«, nämlich ein solches mit einer Länge von 190 m beteiligt.

Mithin ist es zwar zutreffend, dass die Begegnung im Bereich des »Betteck« schon immer als nautisch anspruchsvoll angesehen wurde. Jedoch galt eine solche dessen ungeachtet – wie der Sachverständige F in Übereinstimmung mit dem WSV-Bericht ausführte – bei entsprechender Erfahrung auch nicht als übermäßig schwierig und damit also als gefahrlos möglich.

Daraus folgt, dass die Schifffahrt, so wie es auch das GMS »Acropolis« beabsichtigte, regelmäßig versuchte, eine Begegnung am »Betteck« zu vermeiden, allerdings allein aus dem Grund, weil in diesem Bereich bereits geringfügige Fahrfehler zu Havarien führen konnten und nicht, weil eine solche Begegnung nach allgemeiner Ansicht als sorgfaltswidrig gegolten hätte.

Eine generelle Wartepflicht kraft nautischer Sorgfaltsanforderungen kann auch nicht aus weiteren, für die Besatzung des »GMS B« erkennbaren, gefahrenträchtigen

gen Momenten in Bezug auf die Manövrierfähigkeit des TMS »Waldhof« abgeleitet werden.

Ein erhöhtes Gefahrenpotential mag sich zwar aus der Instabilität des TMS »Waldhof« ergeben haben, die zu einer eingeschränkten Manövrierfähigkeit des Schiffes führte. Denn die Beladung des Schiffes widersprach nach den Feststellungen des Untersuchungsberichtes der WSV vom 03.12.2012 (dort S. 8 und Anlage 6, Band 17 der Ermittlungsakte) in gravierender Weise den Vorgaben der ADN 2003 sowie der ADN 2011 und damit den sich aus § 1.07 Nr. 3 RheinSchPV insoweit ergebenden Sorgfaltspflichten. Danach war das TMS »Waldhof« im Unfallzeitpunkt mit 2.377,988 t Schwefelsäure beladen, alle 7 Ladetanks waren gleichmäßig bis etwa zur Hälfte befüllt worden und zwar auf eine Abladetiefe von gemittelt 3,15 m; außerdem lag eine Überladung mit 633 t vor. Die große, durch freie Oberflächen bedingte Höhe des Gewichtsschwerpunktes führte zur Entstehung nicht unerheblicher krängender Kräfte und damit zur erheblichen Beeinträchtigung der Schwimmstabilität. Der Sachverständige E hatte darüber hinaus bereits in seinem Gutachten vom 20.05.2011 festgestellt, dass das Schiff aus diesem Grunde bereits nach der Beladung eine Schlagseite nach Steuerbord aufwies. Die krängenden Kräfte wurden dadurch, dass die Tanks miteinander verbunden waren, in einer Kurvenfahrt noch verstärkt.

Allerdings konnte die Besatzung der GMS »Acropolis« aufgrund des Vertrauensgrundsatzes von einer ordnungsgemäßen Beladung und auch ansonsten von einem pflichtgemäßen Verhalten des TMS »Waldhof« ausgehen. Es gibt keinerlei Anhaltspunkte dafür, dass die Schiffsführung des GMS »Acropolis« von den Problemen des entgegen kommenden Talfahrers Kenntnis gehabt hat. Bekannt war durch die Wahrschau-Anzeige nur, dass ein Talfahrer mit einer Größe unter 110 m entgegen kam. Es ist weder vorgetragen noch ansonsten ersichtlich, dass die Besatzung des TMS »Waldhof« über Funk – Kanal 10 - ihre Belade- bzw. eingeschränkte Manöviertersituation mitgeteilt hat. Es gab ferner keine Weisung oder eine Ansprache seitens der Revierzentrale über Kanal 18. Auch ist nicht vorgetragen oder ersichtlich, dass das GMS »Acropolis« etwa aufgrund einer erkennbaren Krängung oder aber der Fahrweise des Talfahrers – durch Funk oder aufgrund der Radarbilder oder sogar bei Gewährwerden des Talfahrers - auf dieses Problem aufmerksam geworden wäre oder ein solches zumindest hätte bemerken müssen.

Ferner ergibt sich auch keine Wartepflicht daraus, dass es zwischen den Schiffs-

führungen die Absprache über eine Begegnung außerhalb des Bereichs des »Betteck« gegeben hätte, die im Ergebnis nicht einzuhalten war. Anhaltspunkt könnte zwar die Aussage des Schiffsführers des GMS »Acropolis« sein: »Ich bin am Betteck und da gleich weg«. Ein Indiz für eine Absprache einer Passage oberhalb des »Betteck« ist das allein aber nicht. Auch aus der Tatsache, dass das GMS »Acropolis« vor dem »Betteck« seine Geschwindigkeit erhöht, das TMS »Waldhof« die seinige aber verringert hat, lässt sich nicht zwingend auf eine solche Absprache schließen.

Letztlich fehlen aber greifbare Erkenntnisse dafür, dass es überhaupt eine Absprache zwischen den Schiffen gegeben hat, so wie es das TMS »Waldhof« zuvor bei Bingen mit einem anderen Bergfahrer getan hatte, und erst recht, welchen Inhaltes eine solche Absprache gewesen sein soll. Die Darlegungs- und Beweislast für diese Tatsache liegt insoweit bei der Klägerin.

Für eine zulässige Begegnung am »Betteck« war nach den Wahrschauregelungen eine vorausgehende Funkabsprache zwischen beiden Schiffsführern nicht erforderlich. Insoweit sah § 9.08 Nr. 2 b) RheinSchPV ein Anrufen der Talfahrer durch den Bergfahrer über Funk nur bei abgeschalteter Wahrschau vor. Zwar kann es dennoch nach § 1.04 RheinSchPV für den Fall, dass ein Talfahrer auf Durchsagen über Sprechweg 10 nicht reagiert, unter Umständen geboten sein, dass ein Bergfahrer sich in seiner Fahrweise darauf einstellt (Bemm/v. Waldstein a.a.O. § 1.04 Rn. 43, vgl. auch die Ausführungen des Sachverständigen E in seinem im Strafverfahren erstatteten Gutachten vom 03.12.2012. Eine derartige Pflicht zur Absprache kann aber ebenfalls nur im Lichte des Vertrauensprinzips beurteilt werden. Danach darf auf ein verkehrsgerechtes Verhalten des Talfahrers jedes andere Fahrzeug im Revier vertrauen, solange sich bei sorgfältiger und aufmerksamer Beobachtung des Bergfahrers kein Anhaltspunkt dafür ergibt, dass der Talfahrer die Lage nicht meistern kann (BGH, Urt. vom 05.07.1976 – II ZR 146/74, Rn. 10, ZfB 1977, Sammlung Seite 575). Nur dann besteht im Übrigen auch die regelrechte Pflicht, sich mit dem Talfahrer über die Art der Begegnung näher abzustimmen (Rheinschiffahrtsobergericht Köln, Urt. v. 28.04.2009 – 3 U 112/08 BSchRh, ZfB 2009, Sammlung Seite 2037 ff; Rheinschiffahrtsobergericht Köln, Urt. v. 11.01.2005 – 3 U 95/04 BSch, zit. nach juris). Das TMS »Waldhof« musste als Talfahrer gem. §§ 9.08, 12.02 RheinSchPV über ein einsetzbares Funkgerät verfügen. Für ihn bestand gem. § 1.04 RheinSchPV nicht nur die Sorgfaltspflicht, auf eine Ansprache

des Bergfahrers ordnungsgemäß zu reagieren, sondern insbesondere, über Funk auf besondere Gefahrenmomente der eigenen Situation, hier also die Instabilität des Schiffes, hinzuweisen. Anderenfalls durfte das GMS »Acropolis« davon ausgehen, dass es zu einer ganz normalen Begegnung kommen werde. Nach den übereinstimmenden Aussagen der im Verklarungsverfahren gehörten Schiffsführer des Koppelverbandes »Vera«, des TMS »Emma« sowie der GMS »Acropolis« selbst hat die Schiffsführung des TMS »Waldhof« am »Betteck« über Funk auf Kanal 10 lediglich gemeldet, dass sie oberhalb der Loreley zu Tal unterwegs sei. Wenn diese dann – wie von der Klägerin vorgetragen – auf die Meldung des GMS »Acropolis«, man sei am »Betteck« und »dort gleich weg«, auf eine weitere Ansprache verzichtet hat, um sich auf die Begegnungsfahrt zu konzentrieren, musste sich für die Schiffsführung des GMS »Acropolis« der Anschein einer unproblematischen Begegnungssituation ergeben. Hinzu kommt, dass auch die Revierzentrale P keinerlei Auffälligkeiten im Begegnungsverkehr der beiden Schiffe bemerkte. Diese hat die Fahrt des TMS »Waldhof« unstreitig beobachtet, was sich aber auch bereits aus dem Umstand ergibt, dass von dort aus das Wahrschau-Signal zutreffend gesetzt wurde. Offenbar beurteilte die Revierzentrale den von dem TMS »Waldhof« genommenen Weg als normal und unauffällig, jedenfalls gibt es weder einen mündlichen noch einen schriftlichen Beleg dafür, dass der Wahrschauer die Verkehrssituation (Begegnung der beiden Schiffe am »Betteck«) als in irgendeiner Weise ungewöhnlich oder außergewöhnlich beurteilt hätte. Die Schiffsführung des TMS »Waldhof« sah - wie bereits dargelegt - offenbar ebenfalls keine Veranlassung, über Funk auf Kanal 10 oder gegenüber der Revierzentrale auf besondere Schwierigkeiten hinzuweisen.

Wie bereits dargelegt, gab es auch ansonsten für das GMS »Acropolis« aus der Fahrweise oder dem sonstigen optischen Eindruck irgendeiner Hinweise auf bei dem TMS »Waldhof« möglicherweise bestehende Probleme. So behielt das TMS »Waldhof«, wie aus der Anlage 2, Version 2 zum Ergänzungsgutachten vom 31.05.2016 des Sachverständigen F hervorgeht, bis kurz vor der Kenterung einen großen Abstand zur rechten Fahrriengrenze und einen noch größeren Abstand zum rechten Ufer ein.

Zudem erscheint es ferner zweifelhaft, ob die Havarie des TMS »Waldhof« durch die Begegnung mit dem GMS »Acropolis« in relevanter Weise mitverursacht wurde. Gegen eine relevante Mitverursachung der Begegnung mit dem GMS »Acropolis« für die Havarie des TMS »Waldhof«

sprechen die anschaulichen und nachvollziehbaren Ausführungen des Sachverständigen F, wonach die Instabilität des TMS »Waldhof« so groß war, dass die zusätzlich durch die Begegnung entstandenen krängenden Kräfte gegenüber den bereits durch die bloße Kurvenfahrt an sich im Bereich des engen »Betteck« sowie durch die bei Rhein-Km 553,7 vorhandenen erheblichen Querströmungen entstandenen Einwirkungen vernachlässigt werden können. Insbesondere bestehen deutliche Anhaltspunkte dafür, dass das TMS »Waldhof« angesichts seiner Instabilität im Bereich der Querströmung nicht mehr steuerbar war, weshalb die in einer solchen Situation nach einer Begegnung normale Kurskorrektur nach Backbord nicht mehr erfolgen konnte (Bilder 13, 14 zu Radarechos des TMS »Waldhof« um 04:41:20 und 04:41:30 Uhr).

Ob allerdings – aufgrund der von der Klägerin erhobenen Einwände im Rahmen der Beweiswürdigung – dem Sachverständigen hier zu folgen ist, kann dahingestellt bleiben, weil es bereits – wie ausgeführt – an einer schuldhaften Pflichtverletzung der Schiffsführung des GMS »Acropolis« fehlt. Auch bedarf es insoweit keiner Entscheidung mehr darüber, ob ein solcher Pflichtverstoß einen relevanten, über eine sog. Gelegenheitsursache hinausgehenden, Verursachungsanteil an der Kenterung des TMS »Waldhof« gehabt haben könnte. Insbesondere kann offen bleiben, ob, wie der Sachverständige in der mündlichen Anhörung ebenfalls ausführte, das Passieren des »Betteck« für ein Schiff der Kategorie des TMS »Waldhof« mit einer Länge kleiner als 110 m im Abstand von 55 m von der grünen Tonne nach objektiven Gesichtspunkten vollkommen unkritisch war. Auch kommt es nicht mehr auf die in der ergänzenden Stellungnahme vom 19.10.2017 durch die Klägerin ausführlich erörterte Frage an, ob die von dem Sachverständigen in der Tabelle 1 der Anlage 3 des Gutachtens vom 18.08.2015 aufgeführten Vergleichsfahrten anderer Schiffe am 08. und 13.01.2001 als Beleg für eine gefahrlose Passage des TMS »Waldhof« trotz der Begegnung mit der GMS »Acropolis« herangezogen werden können und ob die durch die engere Kurvenfahrt entstandenen zusätzlichen Querbeschleunigungen keinen wesentlichen Einfluss auf das Kentern des TMS »Waldhof« hatten.

In der Gesamtschau ergibt sich mithin, dass für die Schiffsführung des GMS »Acropolis« wegen der generellen Erlaubnis zur Begegnung am »Betteck« auch in der konkreten Hochwassersituation, wegen der Einmaligkeit des vorliegenden Geschehens sowie der fehlenden Hinweise auf die konkrete Gefährdungssituation, die in der enormen Instabili-

tät des TMS »Waldhof« bestand, keinerlei Anhaltspunkte darüber vorlagen, dass für diesen eine gefahrlose Passage nur bei einem gänzlichen Verzicht auf die Begegnung möglich gewesen wäre.

Damit kann auch dahinstehen, ob angesichts der massiven Pflichtverstöße der Schiffsführung des TMS »Waldhof« in Form der gravierend fehlerhaften Beladung i.S.d. § 1.07 Nr. 3 RheinSchPV – von der die Klägerin auf der Grundlage des WSV-Berichts und des Gutachtens des Sachverständigen C selbst ausgeht – sowie der unterbliebenen Warnung des übrigen Schiffsverkehrs über die erhebliche Instabilität des Schiffes auch im Lichte des hier für eine mögliche Haftungsverteilung allein zur Anwendung kommenden § 92c BinSchG ausnahmsweise die demgegenüber, wenn man denn überhaupt eine solche annehmen wollte, allenfalls relativ geringfügige Pflichtverletzung der Schiffsführung des GMS »Acropolis« so weit zurücktritt, dass eine Haftungsquote nicht auszusprechen wäre (vgl. hierzu etwa: Rheinschiffahrtsobergericht Karlsruhe, Urt. v. 31.01.2003 – 23 U 9/02 RhSch, ZfB 2003, Sammlung Seite 1888 f).

Die Kostenentscheidung beruht auf § 97 Abs.1 ZPO; die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit folgt aus §§ 708 Nr. 10, 711 ZPO.

Die Voraussetzungen für eine Zulassung der Revision liegen nicht vor, § 543 Abs. 2 ZPO. Die Rechtssache hat weder grundsätzliche Bedeutung noch erfordert die Fortbildung des Rechts oder die Sicherung einer einheitlichen Rechtsprechung eine Entscheidung des Revisionsgerichts. Es geht im gegebenen Rechtsstreit allein um die Frage einer schuldhaft begangenen nautischen Sorgfaltspflichtverletzung in einer konkreten Begegnungssituation zweier Schiffe.

Gegenstandswert des Berufungsverfahrens: 1.608.068,70 €
(1.349.300,- x 1,19178)