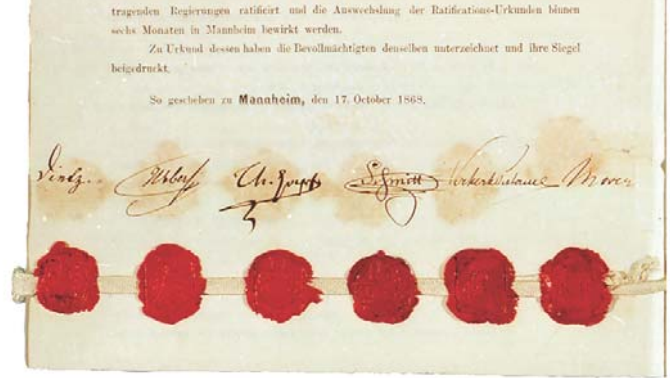


# Wendemanöver und Beweislast



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

**Kommt es bei einem Wendemanöver zu einer Havarie mit einem Bergfahrer hat der Wendende zu beweisen, dass das Wendemanöver ohne Gefahr für den übrigen Verkehr möglich und damit zulässig war. Das wendende Schiff trägt auch die Beweislast dafür, dass ein Bergfahrer im Revier seine Geschwindigkeit für eine gefahrlose Durchführung des Wendemanövers vermindern und/oder seinen Kurs hätte ändern können.**

**Ein Wendemanöver muss nur durch Schall bzw. Funk angekündigt werden, wenn das Manöver andere Fahrzeuge zwingt oder zwingen kann, von ihrem Kurs abzuweichen oder ihre Geschwindigkeit zu ändern. Ein Wendemanöver ist erst dann beendet, wenn das Fahrzeug wieder eine gestreckte Lage im Strom zu Tal eingenommen hat. Die Vorschriften über die Begegnung, § 6.03 ff RheinSchPV, gelten erst mit Beendigung des Wendemanövers.**

**Die Schiffsführung eines Bergfahrers kann ein Verschulden an dem Zusammenstoß mit einem wendenden Fahrzeug treffen, wenn der Zeitraum zwischen dem erkennbaren Wendebeginn und der in Folge Unachtsamkeit erst erkannten Querlage des wendenden Schiffes für eine mögliche, aber unterbliebene abwehrende Reaktion ausgereicht hätte.**

Urteil des Rheinschiffahrtsgerichtes Duisburg-Ruhrort 14. September 2021, Az.: 5 C 7/21 BSchRh, rechtskräftig.

## Aus dem Tatbestand:

Die Klägerinnen verlangen aus übergegangenem Recht Schadensersatz aufgrund eines Schiffsunfalls, der sich am 23.08.2020 gegen 5:45 Uhr zwischen dem MTS »Synthese 16« und dem MS »Kraszna« auf dem Rhein bei Rhein-km 691, Ortslage Köln, ereignet hat. Es war dunkel bei klarer Sicht. Im Bereich der Unfallstelle ist die Begegnung Steuerbord an Steuerbord schiffahrtsüblich ...

»Synthese 16« reduzierte seine Geschwindigkeit von etwa 11 km/h in der letzten Minute vor der Havarie auf etwa 4 km/h. Es kam zu einer Kollision zwischen beiden Schiffen. »Synthese 16« traf in der Mitte der Steuerbordseite auf »Kraszna«. Dieses lag zum Zeitpunkt der Kollision quer im Strom und mindestens 60 m mit dem Heck vom rechtsrheinischen Ufer entfernt. Schiffsführer E stellte zu keinem Zeitpunkt das AIS-Signal von »Ankerlieger« auf »in Fahrt befindliches Schiff« um ...

## Aus den Entscheidungsgründen:

Die zulässige Klage ist nicht begründet. Die Klägerinnen haben keine Ansprüche gegen die Beklagten gemäß § 823 BGB bzw. gemäß §§ 3, 92 ff BinSchG.

1. Aufgrund der Beweisaufnahme und des Ergebnisses der mündlichen Verhandlung, soweit es unstreitig ist, steht für das Gericht folgender Geschehensablauf fest: »Kraszna« hatte die Nacht etwa 30 m aus dem rechtsrheinischen Ufer vor Anker liegend mit dem Kopf zu Berg verbracht. Gegen 5:30 Uhr nahm SF E Fahrt auf. Dazu fuhr er mit leicht laufender Maschine bis auf Höhe des Ankers. Die Matrosen holten den Anker auf. Das Schiff lag zu diesem Zeitpunkt noch gestreckt im Strom.

In derselben Zeit fuhr MTS »Synthese 16« fuhr am 23.08.2020 gegen 5:30 Uhr bei Dunkelheit und klarer Sicht mit Funklicht und blauer Tafel, beladen mit etwa 626 t Kalilauge in Köln Mülheim zu Berg. SF R hielt bei einer Geschwindigkeit von etwa 11 km/h einen Kurs leicht rechtsrheinisch aus der Mitte der Fahrrinne ein. Bei Rhein-km 691,6 fand eine Steuerbord/Steuerbord-Begegnung mit MS »Trifels« statt. Der Zeitpunkt ist auf dem System von »Synthese 16« mit 11:18:06 (Echtzeit am oberen Bildschirmrand: 5:38:13 Uhr) zu erkennen.

Ab dem in der ECDIS-Aufzeichnung von »Synthese 16« mit 11:22:22 Uhr vermerkten Zeitpunkt (Echtzeit am oberen Bildschirmrand: 5:39:35), etwa bei Rhein-km 691,4 (Transponderstandort) veränderte SF R den Kurs zunächst leicht nach Steuerbord, ab 11.24.01 Uhr (Echtzeit: 5:40:09), etwa bei Rhein-km 691,3 kurzzeitig leicht nach Backbord, um dann weiter nach Steuerbord zu drehen bei gleichzeitiger Reduzierung der Geschwindigkeit.

Ab dem mit 11.24.21 Uhr (Echtzeit: 5:40:09) vermerkten Zeitpunkt, etwa bei Rhein-km 691,290 verringerte SF R die Geschwindigkeit kontinuierlich. Im Zeitpunkt der Kollision 11.27.18 (Echtzeit: 5:41:18) Uhr etwa bei Rhein-km 691,1 betrug sie 4,24 km/h. Das Signal von »Kraszna« war auf dem ECDIS-Bildschirm von »Synthese 16« sichtbar ab dem Zeitpunkt, als »Synthese 16« die Mülheimer Brücke unterquert. Die Entfernung betrug etwa 900 m. Angegeben war eine Geschwindigkeit des Schiffes von 0,37 km/h. Die auf dem Bildschirm erkennbare Position des Transponders etwa bei Rhein-km 691,0 und etwa 50 bis 70 m aus dem rechtsrheinischen Ufer in der Liegestelle Köln-Mülheim veränderte sich bis etwa 200 m vor der Kollision nicht. »Kraszna« ist nur als Stilllieger zu erkennen. SF R nahm eine Bewegung von »Kraszna« etwa ab Rhein-km 691,6 wahr.

Nach dem Aufholen des Ankers begann SF E ab einer Entfernung der Schiffe von etwa 400 bis 500 m (Kopf »Synthese 16« zu Heck »Kraszna«) mit dem Steuerbord-Wendemanöver. Bis zum Kollisionszeitpunkt war »Kraszna« um etwa 100 Grad gedreht und lag quer im Strom. Das Heck befand sich knapp außerhalb des Bereichs der Liegestelle etwa 60 bis 90 m aus dem rechten Ufer. Im Zeitpunkt der Kollision fuhr »Synthese 16« in einem Abstand von etwa 100 bis 120 m aus dem rechten Ufer.

2.

Die Klägerinnen haben keinen Beweis dafür erbracht, dass SF R gegen die Verhaltensvorschriften der §§ 6.03, 6.13 Ziffer 3, oder 1.04 RheinSch PVO verstoßen hat.

Die durchgehende Schifffahrt hat das Aufdrehen eines Fahrzeugs vom Zeitpunkt der Ankündigung an durch entsprechende Manöver zu unterstützen, damit das Aufdrehen ohne Gefahr erfolgen kann (BGH Urteil vom 09.07.1973 11 ZR 133/71, VersR 1974, 132; Bemm/v. Waldstein, a.a.O., § 6.13 Rn 27).

SF E hat jedoch bei dem Wendemanöver gegen § 6.13 RheinschPVO verstoßen und damit die wesentliche Ursache für die Havarie gesetzt. Er hat weder § 6.13 Ziffern 1 beachtet, noch gemäß § 6.13 Ziffer 2 RheinSchPVO das Wendemanöver rechtzeitig angekündigt.

Wenn sich – wie hier – eine Havarie unstreitig im Zusammenhang mit einem Wendemanöver ereignet hat, hat der Wendende die Zulässigkeit seines Manövers zu beweisen (Bemm/v. Waldstein, § 6.13 Rn. 32) ...

Er ist insbesondere dafür beweispflichtig, dass der Abstand zu Entgegenkommern bei Wendebeginn für eine gefahrlose Durchführung des Wendemanövers ausreichend war, wenn der Gegenfahrer seiner Pflicht entsprechend seine Geschwindigkeit vermindert und/oder seinen Kurs ändert (BGH Urteil vom 17.10.1966 11 ZR

162/64 VersR 1967, 36; Urteil vom 09.07.1973 11 ZR 133/71, VersR 1974, 132; Bemm/v. Waldstein, a.a.O., § 6.13 Rn 32). Nicht jedes Wendemanöver muss durch Schallsignale, bzw. über Funk angekündigt werden. Dies ist nach § 6.13 Ziffer 2 RheinSchPVO nur dann der Fall, wenn das Manöver andere Fahrzeuge zwingt, oder zwingen kann, von ihrem Kurs abzuweichen oder ihre Geschwindigkeit zu ändern (Zentralkommission für die Rheinschiffahrt, Urteil vom 05.12.2017 512 Z - 4/17, ZfB 2018, Nr. 2, Sammlung Seite 2504; Bemm/v. Waldstein, a.a.O., § 6.13 Rn. 12).

Der Wendende ist für die rechtzeitige Abgabe seines Wendesignals beweispflichtig, falls ein solches erforderlich ist. (Bemm/v. Waldstein, a.a.O., § 6.13 Rn 32 mit Nachweisen). Er ist gehalten, das beabsichtigte Wendemanöver so rechtzeitig anzukündigen, dass sich die übrige Schifffahrt hierauf einstellen kann und nicht zu unvermittelten Reaktionen gezwungen wird. Dies geschieht heute üblicherweise über Funkkanal 10 (vgl. Bemm/v. Waldstein, Rheinschiffahrtspolizeiverordnung, 3. Aufl. § 6.13 Rn 12,13). Bei der hier zu beurteilenden Situation vor Beginn des Wendemanövers war die rechtzeitige Abgabe eines Schallsignals gemäß § 6.13 Ziffer 2 RheinSchPV zwingend erforderlich. Zu dem Zeitpunkt, als der Kopf von »Kraszna« sich nach Steuerbord zu drehen begann, betrug der Abstand der Schiffe nach Schätzung des SF E etwa 600 m. Der Zeuge B hat ihn auf etwa 450 m geschätzt ...

Den Beweis der rechtzeitigen Ankündigung des Wendemanövers haben die Klägerinnen nicht erbracht ...

Hätte sich SF E nach dem Aufholen des Ankers tatsächlich über die Bergfahrt informiert, so hätte er mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit das Wendemanöver nicht eingeleitet ...

Aufgrund seiner jahrzehntelangen nautischen Erfahrung hätte sich ihm die Erkenntnis aufdrängen müssen, dass das Einleiten des Wendemanövers bei einer Entfernung der Schiffe von 450 m (Zeuge B) bis 600 m (SF R und seine eigene Angabe) höchst riskant und die Gefahr einer Kollision real war. Bei einer Geschwindigkeit von über 11 km/h legte »Synthese 16« diese Distanz in weniger als zweieinhalb (bei Distanz 450 m) bis dreieinhalb Minuten (bei Distanz 600 m) zurück. Der Kurs von »Synthese 16« leicht rechts von der Fahrrinnenmitte war auch nicht so angelegt, dass eine Passage hinter dem Heck des sich zunächst nahezu auf der Stelle drehenden »Kraszna« ohne eine abrupte Kursveränderung nach Backbord überhaupt möglich gewesen wäre ...

Die Schiffsführung eines Bergfahrers trifft ein Verschulden an dem Zusammenstoß mit einem wendenden Fahrzeug nur dann, wenn der Zeitraum zwischen dem erkennbaren Wendebeginn und der infol-

ge Unaufmerksamkeit erst erkannten Querlage des wendenden Schiffes für eine abwehrende Reaktion ausgereicht hätte (BGH, VersR 1968, 1085; Bemm/v. Waldstein, a.a.O., § 6.13 Rn 30) ...

SF R hat auch nicht gegen § 6.03 RheinSchPVO verstoßen. »Kraszna« war für »Synthese 16« vor und bis zum Zeitpunkt der Havarie kein Talfahrer, dem eine Begegnung Steuerbord an Steuerbord gewiesen worden war. Das Wendemanöver endet erst dann, wenn das Fahrzeug wieder eine gestreckte Lage im Strom eingenommen hat (Bemm/v. Waldstein, a.a.O., § 6.13 Rn 5). Dies war bei der Havarie unstreitig nicht der Fall.

Daran ändert sich auch durch die Entscheidung des Schiffahrtsobergerichtes Nürnberg AZ 9 U 1141/15 BSch (ZfB 2015 SaS 2399 f, Loch Ness Entscheidung) nichts. Die Entscheidung betraf die Frage, wann bei Begegnungen Talfahrt und Bergfahrt vorliegt. Es ging nicht darum festzustellen, wann ein Wendemanöver beendet ist ...

Selbst wenn man von einer Entfernung Kopf »Synthese 16« zu Kopf »Kraszna« von 600 m ausgeht, legte »Synthese 16« bei der Geschwindigkeit von 11,1 km/h diese Strecke in rund 3,24 Minuten zurück (11,1 km/h = 3,08 m/sek). Dies entspricht auch in etwa den oben angegebenen Zeiten in Echtzeit (5:38:13 bis 5:41:18) SF E hätte keinesfalls davon ausgehen können, in dieser Zeitspanne das Wendemanöver soweit beendet zu haben, dass »Synthese 16« Kurs und Geschwindigkeit unverändert hätte beibehalten können. Seine Bekundung, es dauere 1 bis 2 Minuten von Beginn des Manövers des Drehens, bis eine Vorausfahrt eintrete, wird bereits dadurch widerlegt, dass »Synthese 16« die Geschwindigkeit von ursprünglich 11,1 km/h bis zur Kollision auf 4,24 km/h verringert hat und »Kraszna« im Zeitpunkt der Kollision gleichwohl noch lange nicht wieder in Talfahrt aufgestreckt gewesen ist. Es lag vielmehr erst quer zur Fahrrinne im Strom und bewegte sich nach linksrheinisch ...

SF E hat erklärt, er habe, als er die Bergfahrt wahrgenommen habe, nicht gewusst, wie der Bergfahrer heiße. Damit hat SF E eingeräumt, dass er sich vor Beginn des Wendens nicht der technischen Hilfsmittel an Bord bedient hat. Entweder war Tresco nicht in Betrieb oder SF E hatte den Bildschirm mit den AIS-Daten, bzw. den Radarbildschirm nicht im Blick. Andernfalls hätte er auf dem Radarbildschirm die Annäherung von »Synthese 16«, bzw. über AIS den Namen des bergfahrenden Schiffes, dessen Distanz und die Geschwindigkeit erkennen und sein Verhalten darauf einrichten können.

Überdies wäre nautisch nicht nachvollziehbar, wieso SF E der kursweisenden Bergfahrt mehrfach vorgegeben haben will, es solle eine Begegnung Steuerbord an Steuerbord stattfinden. Wenn er das

Funkellicht von »Synthese 16« tatsächlich wahrgenommen hätte, so hätte insoweit eine Bestätigung der erteilten Kursweisung durch das eigene Funkellicht genügt. Das Funkellicht von »Synthese 16« hat SF E bei seiner Vernehmung im Übrigen überhaupt nicht erwähnt.

Die Bekundungen des SF R und des Zeugen B stehen der Aussage E entgegen.

Das Gericht hat bedacht, dass insbesondere der SF R, verantwortlicher Schiffsführer von »Synthese 16«, als an dem Unfallgeschehen Beteiligter hätte versucht sein können, eine etwaige eigene Unachtsamkeit hinsichtlich des Funkverkehrs zu vertuschen. Seine Aussage ist aber durch die Bekundungen des Zeugen Erben bestätigt worden. Dieser hat das Geschehen gut in Erinnerung gehabt und detailreich geschildert. Seine Aussage wirkte in keiner Weise mit derjenigen des SF R abgesprochen. Insbesondere die Schilderung seines Eindrucks, SF R sei mit der Situation »ein bisschen überfordert« gewesen, spricht für die Glaubhaftigkeit der Bekundungen dieses Zeugen. Hätte er als Kollege von SF R entgegen der Wahrheitspflicht zu dessen Gunsten aussagen wollen, wäre eine solche kritische Bemerkung äußerst unwahrscheinlich gewesen. Der die Havarie aufnehmende PKH S hat die Ankündigung des Wendemanövers von Seiten »Kraszna« ebenfalls nicht in Erinnerung gehabt. Auch die Bekundungen des Zeugen V führen nicht zu einer weiteren Klärung des Unfallgeschehens. Seine Bekundungen sind unergiebig. Das Gericht ist der Überzeugung, dass er die von ihm gehörten Funkdurchsagen nicht einem der beteiligten Schiffe zuordnen konnte.

Das Gericht ist davon überzeugt, dass SF E erst auf die Anfrage von Seiten SF R hin mit dem Funkspruch: »...Scheiße, ich habe euch nicht gesehen...« und damit viel zu spät gemeldet hat.

Es spricht alles dafür, dass SF E vor Einleitung des Wendemanövers dem Revier keine Beachtung gewidmet, insbesondere nicht auf mögliche Bergfahrt Rücksicht genommen hat. Er hat offenbar weder auf die Informationen auf dem Bildschirm geachtet, noch sich optisch, notfalls unter Einsatz des Fernglases über Positionslichter, bzw. Funkellichter eventueller Bergfahrer informiert ...

Dem Schiffsführer eines in der Dunkelheit abfahrenden Schiffes obliegt eine besondere Sorgfaltspflicht (vgl. BGH Urteil vom 26.09.1968 II ZR 151/66 Rn 15,-juris).

SF E hätte dann eine grobe nautische Fehleinschätzung hinsichtlich des Fahrverhaltens seines eigenen Schiffes im Wendemanöver, bzw. des mit über 11 km/h zu Berg fahrenden »Synthese 16« begangen. SF E war im Zeitpunkt der Havarie ein überaus erfahrener Schiffsführer mit Rhein- und Donaupatent, der auch noch periodisch als verantwortlicher Schiffsführer im Einsatz war ...

Urteil des Rheinschiffahrtsgerichtes Duisburg-Ruhrort 14. September 2021, Az.: 5 C 7/21 BSchRh, rechtskräftig.  
auf die mündliche Verhandlung vom 20.07.2021 durch die Richterin am Amtsgericht ... für Recht erkannt:

Die Klage wird abgewiesen.

Die Klägerinnen tragen die Kosten des Verfahrens.

Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110% des zu vollstreckenden Betrages.

**Tatbestand:**

Die Klägerinnen verlangen aus übergegangenem Recht Schadensersatz aufgrund eines Schiffsunfalls, der sich am 23.08.2020 gegen 5:45 Uhr zwischen dem MTS »Synthese 16« und dem MS »Kraszna« auf dem Rhein bei Rhein-km 691, Ortslage Köln, ereignet hat. Es war dunkel bei klarer Sicht. Im Bereich der Unfallstelle ist die Begegnung Steuerbord an Steuerbord schiffahrtsüblich.

Die Klägerinnen sind zu je 50% Kaskoversicherer des MS »Kraszna«.

MS »Kraszna« ist 86,00 m lang und 8,20 m breit bei einer Tragfähigkeit von 1.284 und einer Maschinenleistung von 551 kW. Verantwortlicher Schiffsführer zum Zeitpunkt der Havarie war SF E.

Das Schiff hatte die Nacht etwa 30 m aus dem rechtsrheinischen Ufer vor Anker liegend mit dem Kopf zu Berg verbracht. Gegen 5:30 Uhr nahm SF E Fahrt auf. Dazu fuhr er mit leicht laufender Maschine bis auf Höhe des Ankers. Die dort befindlichen Matrosen holten den Anker auf. Das Schiff lag zu diesem Zeitpunkt noch gestreckt im Strom. SF E beabsichtigte, über Steuerbord drehend zu Tal zu fahren. Dazu wurde das Ruder hart steuerbord gelegt und mit dem Bugstrahl der Kopf nach Steuerbord gedreht. Durch das anströmende Wasser und die Schubkraft der Hauptmaschine blieb das Heck dabei über Grund stehen, während der Kopf des Schiffes nach Steuerbord drehte. Der Bug bewegte sich in Richtung Strommitte, das Hinterschiff blieb solange ständig, bis das Schiff quer im Strom lag. Sobald das Schiff annähernd quer im Strom lag, nahm auch das Achterschiff Fahrt auf.

MTS »Synthese 16«, deren Schiffseignerin die Beklagte zu 1) ist und deren verantwortlicher Schiffsführer zum Zeitpunkt der Havarie der Beklagte zu 2) war, befand sich beladen mit 626,357 t Kalilauge mit etwa 11 km/h in der Bergfahrt.

MTS »Synthese 16« ist 85,00 m lang und 9,50 m breit bei einer Tragfähigkeit von 1.635 t und einer Maschinenleistung von 786 kW. Das Bugstrahlruder verfügt über eine Leistung von 250 kW.

SF R von »Synthese 16« fuhr in Radarfahrt zu Berg und hatte das Radargerät zentriert mit 800 m Voraussicht eingestellt. Zusätzlich lief das Navigationssystem auf einem gesonderten Bildschirm. Er unterfuhr die Mülheimer Brücke (bei Rhein-km 691,950) im rechtsrheinischen Drittel der Fahrinne. Das Schiff führte die blaue Tafel. SF R begegnete oberhalb der Mülheimer Brücke dem talfahrenden MS »Trifels« Steuerbord an Steuerbord etwa auf Höhe von Rhein-km 691 ,6.

Nach der Begegnung nahm SF R eine Bewegung bei den Stillliegern rechtsrheinisch über Radar wahr.

Der weitere Verlauf der Annäherung sowie die Funkansprachen sind zwischen den Parteien streitig.

»Synthese 16« reduzierte seine Geschwindigkeit von etwa 11 km/h in der letzten Minute vor der Havarie auf etwa 4 km/h.

Es kam zu einer Kollision zwischen beiden Schiffen. »Synthese 16« traf in der Mitte der Steuerbordseite auf »Kraszna«. Dieses lag zum Zeitpunkt der Kollision quer im Strom und mindestens 60 m mit dem Heck vom rechtsrheinischen Ufer entfernt.

Schiffsführer E stellte zu keinem Zeitpunkt das AIS-Signal von »Ankerlieger« auf »in Fahrt befindliches Schiff« um.

Die Klägerinnen machen folgende Schäden geltend:

1. Kaskoschaden gemäß kontradiktorischer Schadenstaxe	98.806,00 €
2. Sachverständigenkosten	<u>2.41000,00 €</u>
Insgesamt	<u>101.216,00€</u>

Jede der Klägerinnen regulierte von diesem Schaden die Hälfte, also jeweils 50.608,00 €.

Die Beklagten wurden mit Schreiben vom 4.12.2020 unter Fristsetzung zum 18.12.2020 vergeblich zur Zahlung aufgefordert.

Die Klägerinnen behaupten, auf beiden Schiffen sei die blaue Tafel gesetzt gewesen für eine Begegnung Steuerbord an Steuerbord.

SF E habe über Kanal 10 die Aufnahme der Talfahrt angekündigt.

Bei einer Entfernung von 600 m habe SF R erkannt, dass MS »Kraszna« zu Tal drehen wollte.

SF R habe den Kurs nicht entlang des rechten Ufers gelegt, sondern sei in der Strommitte geblieben.

Es sei genügend Platz, mindestens 60 – 70 m Fahrwasser, für »Synthese 16« gewesen, hinter dem Heck von »Kraszna« am rechten Ufer vorbeizufahren und eine Begegnung Steuerbord an Steuerbord durchzuführen.

Bei einem Abstand von 150–200 m vor der Begegnung habe »Synthese 16« die blaue Tafel weggenommen und damit die Weisung von Steuerbord an Steuerbord auf Backbord an Backbord geändert.

Es seien Sachverständigenkosten in Höhe von 2.410,00 € angefallen.

Die Klägerinnen sind der Ansicht, der Schiffsführer von »Synthese 16« habe entgegen § 6.04 Ziffer 1 RheinSchPVO seinen Kurs nicht rechtzeitig zum rechten Ufer gelegt. Er habe dem Talfahrer keinen geeigneten Weg freigelassen.

Der Schiffsführer von »Synthese 16« habe entgegen § 6.13 Ziffer 3 RheinSchPVO das Wenden von »Kraszna« nicht unterstützt.

Er habe auch im Rahmen der allgemeinen Sorgfaltspflicht nach § 1.04 RheinSchPVO auf die besondere nautische Situation des Talfahrers keine Rücksicht genommen und nicht schadensvermeidend gem. § 1.05 RheinSchPVO gehandelt.

»Kraszna« habe sich in Talfahrt befunden, da es sich zu Tal bewegt habe.

Voraussetzung für eine Begegnung sei nicht, dass die Kurse entgegengesetzt seien, sondern dass sich das eine Schiff zu Tal und das andere zu Berg bewege. Die Klägerinnen beantragen,

die Beklagten werden verurteilt, an die Klägerin Ziffer 1 50.608,00 € und an die Klägerin Ziffer 2 50.608,00 € nebst 5 % Zinsen über dem jeweiligen Basiszinssatz nach dem Diskontsatzüberleitungsgesetz hieraus seit dem 19.12.2020 zu zahlen, beide Beklagten haften gesamtschuldnerisch unbeschränkt persönlich, die Beklagte Ziffer 1 zusätzlich dinglich mit einem am 23.08.2020 entstandenen Schiffsgläubigerrecht am TMS »Synthese 16«;

die Beklagten werden verurteilt, an die Klägerin vorprozessuale Rechtsanwaltsgebühren in Höhe von 2.348,94€ nebst 5 % Zinsen über dem jeweiligen Basiszinssatz nach dem Diskontüberleitungsgesetz hieraus seit dem 01.04.2021 zu zahlen. Die Beklagten beantragen, die Klage abzuweisen.

Die Beklagten behaupten, SF R habe keine Angaben des Schiffsnamens oder die Abmessungen des sich bewegenden Ankerliegers auf Inland-Tresco gesehen. Er

habe sich über Kanal 10 mit den Worten: »Synthese 16 bergfahrend im Bereich Hafen Köln-Mülheim« gemeldet. Er habe keine Antwort erhalten. Er habe bei weiterer Annäherung eine leichte Bewegung des Schiffs Richtung Fahrwinne erkannt und deshalb die Geschwindigkeit reduziert und den eigenen Kurs Richtung Fahrwinne verlegt.

Bei einer Entfernung von etwa 400 m habe sich SF E erstmals gemeldet mit den Worten: »Kaszna, Synthese 16, Scheiße, ich habe euch nicht gesehen.« SF R habe sofort die Hauptmaschine mit äußerster Kraft auf zurück gestellt. Er habe den Steuermann B angewiesen, das Bugstrahlruder zu starten und mit voller Kraft auf »zurück« zu stellen. Zu diesem Zeitpunkt habe »Kraszna« quer im Strom gelegen und sei auf »Synthese 16« zugetrieben. SF E habe sich gemeldet mit den Worten: »Synthese, mach deinen Kopf nach Steuerbord«.

SF R habe den leichten Steuerbordkurs noch verstärkt. Dann sei seitens SF E die Durchsage erfolgt: »Nein, ich habe mich vertan, mach deinen Kopf nach Backbord«.

SF R habe dann versucht, den Kopf des Schiffes nach Backbord zu bewegen und gleichzeitig auch noch rückwärts zu machen.

Die dann erfolgte Kollision habe Schiffsführer R nicht abwenden können.

Die Beklagten behaupten außerdem, bei einer Entfernung Bug »Synthese 16« /Heck »Kraszna« von nur noch 300– 200 m sei das Vorschiff von Kaszna in Richtung Fahrwinne verlegt worden und gleich darauf unmittelbar vor dem Kopf und in Kiellinie von »Synthese 16« das Wendemanöver eingeleitet worden.

Die Beklagten sind der Ansicht, SF E habe gegen die Vorschrift des § 6.13 Abs. 1 RheinSchPVO verstoßen, indem er unmittelbar vor dem sich nähernden TMS »Synthese 16« ein Wendemanöver eingeleitet habe.

Schiffsführer E habe ebenfalls gegen § 6.13 Abs. 2 RheinSchPVO verstoßen, da er das beabsichtigte Wendemanöver nicht durch »einen langen Ton, einen kurzen Ton« und auch nicht über Kanal 10 angekündigt habe.

Wegen des Parteivorbringens im Übrigen wird auf den vorgetragenen Inhalt der gewechselten Schriftsätze und die zur Akte gereichten Anlagen verwiesen.

Das Gericht hat Beweis erhoben durch Verwertung der in den Verklarungsverfahren 25 II 4/20 BSch gemachten Aussagen der Zeugen K, B und V im Wege des Ur-

kundsbeweises. Die weiteren Ergebnisse des Verklarungsverfahrens, insbesondere die Aussage des Schiffsführers R, der Vermerk des PKH S vom 02.12.2020 sowie die ECDIS-Aufzeichnung des MTS »Synthese 16« sind zur Information beigezogen worden.

#### Entscheidungsgründe:

Die zulässige Klage ist nicht begründet. Die Klägerinnen haben keine Ansprüche gegen die Beklagten gemäß § 823 BGB bzw. gemäß §§ 3, 92 ff BinSchG.

1. Aufgrund der Beweisaufnahme und des Ergebnisses der mündlichen Verhandlung, soweit es unstreitig ist, steht für das Gericht folgender Geschehensablauf fest:

»Kraszna« hatte die Nacht etwa 30 m aus dem rechtsrheinischen Ufer vor Anker liegend mit dem Kopf zu Berg verbracht. Gegen 5:30 Uhr nahm SF E Fahrt auf. Dazu fuhr er mit leicht laufender Maschine bis auf Höhe des Ankers. Die Matrosen holten den Anker auf. Das Schiff lag zu diesem Zeitpunkt noch gestreckt im Strom.

In derselben Zeit fuhr MTS »Synthese 16« fuhr am 23.08.2020 gegen 5:30 Uhr bei Dunkelheit und klarer Sicht mit Funkeleucht und blauer Tafel, beladen mit etwa 626 Kalilauge in Köln Mülheim zu Berg. SF R hielt bei einer Geschwindigkeit von etwa 11 km/h einen Kurs leicht rechtsrheinisch aus der Mitte der Fahrwinne ein. Bei Rhein-km 691,6 fand eine Steuerbord/ Steuerbord-Begegnung mit MS »Trifels« statt. Der Zeitpunkt ist auf dem System von »Synthese 16« mit 11:18:06 (Echtzeit am oberen Bildschirmrand: 5:38:13 Uhr) zu erkennen.

Ab dem in der ECDIS-Aufzeichnung von »Synthese 16« mit 11:22:22 Uhr vermerkten Zeitpunkt (Echtzeit am oberen Bildschirmrand: 5:39:35), etwa bei Rhein-km 691,4 (Transponderstandort) veränderte SF R den Kurs zunächst leicht nach Steuerbord, ab 11.24.01 Uhr (Echtzeit: 5:40:09), etwa bei Rhein-km 691,3 kurzzeitig leicht nach Backbord, um dann weiter nach Steuerbord zu drehen bei gleichzeitiger Reduzierung der Geschwindigkeit.

Ab dem mit 11.24.21 Uhr (Echtzeit: 5:40:16) vermerkten Zeitpunkt, etwa bei Rhein-km 691,290 verringerte SF R die Geschwindigkeit kontinuierlich. Im Zeitpunkt der Kollision 11.27.18 (Echtzeit: 5:41:18) Uhr etwa bei Rhein-km 691,1 betrug sie 4,24 km/h.

Das Signal von »Kraszna« war auf dem ECDIS-Bildschirm von »Synthese 16« sichtbar ab dem Zeitpunkt, als »Synthese 16« die Mülheimer Brücke unterquert. Die Entfernung betrug etwa 900 m. Angege-

ben war eine Geschwindigkeit des Schiffes von 0,37 km/h. Die auf dem Bildschirm erkennbare Position des Transponders etwa bei Rhein-km 691,0 und etwa 50 bis 70 m aus dem rechtsrheinischen Ufer in der Liegestelle Köln-Mülheim veränderte sich bis etwa 200 m vor der Kollision nicht. »Kraszna« ist nur als Stilllieger zu erkennen.

SF R nahm eine Bewegung von »Kraszna« etwa ab Rhein-km 691,6 wahr.

Nach dem Aufholen des Ankers begann SF E ab einer Entfernung der Schiffe von etwa 400 bis 500 m (Kopf »Synthese 16« zu Heck »Kraszna«) mit dem Steuerbord-Wendemanöver. Bis zum Kollisionszeitpunkt war »Kraszna« um etwa 100 Grad gedreht und lag quer im Strom. Das Heck befand sich knapp außerhalb des Bereichs der Liegestelle etwa 60 bis 90 m aus dem rechten Ufer. Im Zeitpunkt der Kollision fuhr »Synthese 16« in einem Abstand von etwa 100 bis 120 m aus dem rechten Ufer.

2. Die Klägerinnen haben keinen Beweis dafür erbracht, dass SF R gegen die Verhaltensvorschriften der §§ 6.03, 6.13 Ziffer 3, oder 1.04 RheinSch PVO verstoßen hat.

Die durchgehende Schifffahrt hat das Aufdrehen eines Fahrzeugs vom Zeitpunkt der Ankündigung an durch entsprechende Manöver zu unterstützen, damit das Aufdrehen ohne Gefahr erfolgen kann (BGH Urteil vom 09.07.1973 11 ZR 133/71, VersR 1974, 132; Bemm/v. Waldstein, a.a.O., § 6.13 Rn 27).

SF E hat jedoch bei dem Wendemanöver gegen § 6.13 RheinSchPVO verstoßen und damit die wesentliche Ursache für die Havarie gesetzt. Er hat weder § 6.13 Ziffern 1 beachtet, noch gemäß § 6.13 Ziffer 2 RheinSchPVO das Wendemanöver rechtzeitig angekündigt.

Wenn sich – wie hier – eine Havarie unstreitig im Zusammenhang mit einem Wendemanöver ereignet hat, hat der Wendende die Zulässigkeit seines Manövers zu beweisen (Bemm/v. Waldstein, § 6.13 Rn. 32). Es trägt grundsätzlich dasjenige Fahrzeug die Beweislast für die Zulässigkeit von solchen Manövern, die nach allgemeiner Erfahrung den durchgehenden – durch zahlreiche schiffahrtspolizeiliche Vorschriften ausdrücklich bevorrechtigten Verkehr behindern, gefährden oder ihm Schaden zufügen können, das ein solches Manöver ausführt (BGH, Urteil vom 03. Februar 1975 – II ZR 126/73 -, juris.).

Wer wenden will, hat die Vorsichtsmaßnahmen des § 6.13 RheinSchPVO zu beachten.

Wer wenden will, muss sich vergewissert haben, dass der übrige Verkehr dies ohne Gefahr zulässt, § 6.13 Ziffer 1 RheinSchPVO.

Die Verkehrslage muss unmittelbar vor der Durchführung des Manövers nochmals sorgfältig überprüft, Kurse und Geschwindigkeiten anderer Schiffe müssen in Bezug zu dem beabsichtigten eigenen Manöver gesetzt werden. Auch muss bedacht werden, dass das wendende Schiff von der Gewalt des Stroms erfasst und bis zur Beendigung des Manövers erheblich stromab versetzt wird (vgl. BGH Urteil vom 17.10.1966 11 ZR 162/64 VersR 1967, 36; Urteil vom 09.07.1973 11 ZR 133/71, VersR 1974, 132; Bemm/v. Waldstein, a.a.O., § 6.13 Rn 1).

Er ist insbesondere dafür beweispflichtig, dass der Abstand zu Entgegenkommern bei Wendebeginn für eine gefahrlose Durchführung des Wendemanövers ausreichend war, wenn der Gegenfahrer seiner Pflicht entsprechend seine Geschwindigkeit vermindert und/oder seinen Kurs ändert (BGH Urteil vom 17.10.1966 11 ZR 162/64 VersR 1967, 36; Urteil vom 09.07.1973 11 ZR 133/71, VersR 1974, 132; Bemm/v. Waldstein, a.a.O., § 6.13 Rn 32).

Nicht jedes Wendemanöver muss durch Schallsignale, bzw. über Funk angekündigt werden. Dies ist nach § 6.13 Ziffer 2 RheinSchPVO nur dann der Fall, wenn das Manöver andere Fahrzeuge zwingt, oder zwingen kann, von ihrem Kurs abzuweichen oder ihre Geschwindigkeit zu ändern (Zentralkommission für die Rheinschiffahrt, Urteil vom 05.12.2017 512 Z – 4/17, ZfB 2018, Nr. 2, Sammlung Seite 2504; Bemm/v. Waldstein, a.a.O., § 6.13 Rn. 12).

Der Wendende ist für die rechtzeitige Abgabe seines Wendesignals beweispflichtig, falls ein solches erforderlich ist. (Bemm/v. Waldstein, a.a.O., § 6.13 Rn 32 mit Nachweisen). Er ist gehalten, das beabsichtigte Wendemanöver so rechtzeitig anzukündigen, dass sich die übrige Schifffahrt hierauf einstellen kann und nicht zu unvermittelten Reaktionen gezwungen wird. Dies geschieht heute üblicherweise über Funkkanal 10 (vgl. Bemm/v. Waldstein, Rheinschiffahrtspolizeiverordnung, 3. Aufl. § 6.13 Rn 12,13).

Bei der hier zu beurteilenden Situation vor Beginn des Wendemanövers war die rechtzeitige Abgabe eines Schallsignals gemäß § 6.13 Ziffer 2 RheinSchPV zwingend erforderlich. Zu dem Zeitpunkt, als der Kopf von »Kraszna« sich nach Steuerbord zu drehen begann, betrug der Abstand der Schiffe nach Schätzung des SF E etwa 600 m. Der Zeuge B hat ihn auf etwa 450 m geschätzt.

Selbst wenn man von einer Entfernung Kopf »Synthese 16« zu Kopf »Kraszna« von 600 m ausgeht, legte »Synthese 16« bei der Geschwindigkeit von 11,1 km/h diese Strecke in rund 3,24 Minuten zurück (11,1 km/h = 3,08 m/sek). Dies entspricht auch in etwa den oben angegebenen Zeiten in Echtzeit (5:38:13 bis 5:41:18) SF E hätte keinesfalls davon ausgehen können, in dieser Zeitspanne das Wendemanöver soweit beendet zu haben, dass »Synthese 16« Kurs und Geschwindigkeit unverändert hätte beibehalten können. Seine Bekundung, es dauere 1 bis 2 Minuten von Beginn des Manövers des Drehens, bis eine Vorausfahrt eintrete, wird bereits dadurch widerlegt, dass »Synthese 16« die Geschwindigkeit von ursprünglich 11,1 km/h bis zur Kollision auf 4,24 km/h verringert hat und »Kraszna« im Zeitpunkt der Kollision gleichwohl noch lange nicht wieder in Talfahrt aufgestreckt gewesen ist. Es lag vielmehr erst quer zur Fahrinne im Strom und bewegte sich nach linksrheinisch.

Den Beweis der rechtzeitigen Ankündigung des Wendemanövers haben die Klägerinnen nicht erbracht.

SF E hat im Zuge des Verklarungsverfahrens zwar bekundet, er habe nach fälschlicher Ankündigung gegenüber der Revierzentrale das Manöver danach über Kanal 10 bekannt gemacht.

Das Gericht glaubt aber nicht, dass über Kanal 10 tatsächlich vor Beginn des Wendemanövers eine Ankündigung erfolgt ist, »Kraszna« wolle über Steuerbord wenden.

SF E hat im Verklarungsverfahren ausgesagt, er habe den Bergfahrer („Synthese 16«) etwa 600 m unterhalb optisch wahrgenommen, die Lage im Revier so eingeschätzt, dass ein gefahrloses Wenden möglich gewesen sei und in der Folgezeit mehrfach über Funk gesagt: »Der Bergfahrer am Mülheimer Hafen mit der Talfahrt Steuerbord an Steuerbord.«

Das Gericht hält diese Bekundungen für Schutzbehauptungen.

SF E hat erklärt, er habe, als er die Bergfahrt wahrgenommen habe, nicht gewusst, wie der Bergfahrer heiße. Damit hat SF E eingeräumt, dass er sich vor Beginn des Wendens nicht der technischen Hilfsmittel an Bord bedient hat. Entweder war Tresco nicht in Betrieb oder SF E hatte den Bildschirm mit den Als-Daten, bzw. den Radarbildschirm nicht im Blick. Andernfalls hätte er auf dem Radarbildschirm die Annäherung von »Synthese 16«, bzw. über AIS den Namen des bergfahrenden Schiffes, dessen Distanz und die Geschwindigkeit erkennen und sein Verhalten darauf einrichten können.

Überdies wäre nautisch nicht nachvollziehbar, wieso SF E der kursweisenden Bergfahrt mehrfach vorgegeben haben will, es solle eine Begegnung Steuerbord an Steuerbord stattfinden. Wenn er das Funklicht von »Synthese 16« tatsächlich wahrgenommen hätte, so hätte insoweit eine Bestätigung der erteilten Kursweisung durch das eigene Funklicht genügt. Das Funklicht von »Synthese 16« hat SF E bei seiner Vernehmung im Übrigen überhaupt nicht erwähnt.

Die Bekundungen des SF R und des Zeugen B stehen der Aussage E entgegen.

Das Gericht hat bedacht, dass insbesondere der SF R, verantwortlicher Schiffsführer von »Synthese 16«, als an dem Unfallgeschehen Beteiligten hätte versucht sein können, eine etwaige eigene Unachtsamkeit hinsichtlich des Funkverkehrs zu vertuschen. Seine Aussage ist aber durch die Bekundungen des Zeugen B bestätigt worden. Dieser hat das Geschehen gut in Erinnerung gehabt und detailliert geschildert. Seine Aussage wirkte in keiner Weise mit derjenigen des SF R abgesprochen. Insbesondere die Schilderung seines Eindrucks, SF R sei mit der Situation »ein bisschen überfordert« gewesen, spricht für die Glaubhaftigkeit der Bekundungen dieses Zeugen. Hätte er als Kollege von SF R entgegen der Wahrheitspflicht zu dessen Gunsten aussagen wollen, wäre eine solche kritische Bemerkung äußerst unwahrscheinlich gewesen.

Der die Havarie aufnehmende PKH S hat die Ankündigung des Wendemanövers von Seiten »Kraszna« ebenfalls nicht in Erinnerung gehabt. Auch die Bekundungen des Zeugen Vele führen nicht zu einer weiteren Klärung des Unfallgeschehens. Seine Bekundungen sind unergiebig. Das Gericht ist der Überzeugung, dass er die von ihm gehörten Funkdurchsagen nicht einem der beteiligten Schiffe zuordnen konnte.

Das Gericht ist davon überzeugt, dass SF E erst auf die Anfrage von Seiten SF R hin mit dem Funkspruch: »...Scheiße, ich habe euch nicht gesehen...« und damit viel zu spät gemeldet hat.

Es spricht alles dafür, dass SF E vor Einleitung des Wendemanövers dem Revier keine Beachtung gewidmet, insbesondere nicht auf mögliche Bergfahrt Rücksicht genommen hat. Er hat offenbar weder auf die Informationen auf dem Bildschirm geachtet, noch sich optisch, notfalls unter Einsatz des Fernglases über Positionslichter, bzw. Funklichter eventueller Bergfahrer informiert.

Hätte sich SF E nach dem Aufholen des Ankers tatsächlich über die Bergfahrt in-

formiert, so hätte er mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit das Wendemanöver nicht eingeleitet.

Das Gericht hält es für ausgeschlossen, dass er trotz Kenntnis von der nahen Bergfahrt und bei Vergewisserung über Kurs, Geschwindigkeit und für das Wenden bis zum Aufstrecken zu Tal zur Verfügung stehende Zeit tatsächlich gedacht haben könnte, es sei »genug Zeit und Platz« für das Wendemanöver.

Dem Schiffsführer eines in der Dunkelheit abfahrenden Schiffes obliegt eine besondere Sorgfaltspflicht (vgl. BGH Urteil vom 26.09.1968 II ZR 151/66 Rn 15,-juris).

SF E hätte dann eine grobe nautische Fehleinschätzung hinsichtlich des Fahrverhaltens seines eigenen Schiffes im Wendemanöver, bzw. des mit über 11 km/h zu Berg fahrenden »Synthese 16« begangen. SF E war im Zeitpunkt der Havarie ein überaus erfahrener Schiffsführer mit Rhein- und Donaupatent, der auch noch periodisch als verantwortlicher Schiffsführer im Einsatz war. Aufgrund seiner jahrzehntelangen nautischen Erfahrung hätte sich ihm die Erkenntnis aufdrängen müssen, dass das Einleiten des Wendemanövers bei einer Entfernung der Schiffe von 450 m (Zeuge B) bis 600 m (SF R und seine eigene Angabe) höchst riskant und die Gefahr einer Kollision real war. Bei einer Geschwindigkeit von über 11 km/h legte »Synthese 16« diese Distanz in weniger als zweieinhalb (bei Distanz 450 m) bis dreieinhalb Minuten (bei Distanz 600 m) zurück. Der Kurs von »Synthese 16« leicht rechts von der Fahrinnenmitte war auch nicht so angelegt, dass eine Passage hinter dem Heck des sich zunächst nahezu auf der Stelle drehenden »Kraszna« ohne eine abrupte Kursveränderung nach Backbord überhaupt möglich gewesen wäre.

Für SF R war nach seiner, bzw. der Schätzung des Zeugen B erst in einer Entfernung zwischen 450 bis 600 m erkennbar, dass der Kopf von »Kraszna« sich nach Steuerbord bewegte. Zu diesem Zeitpunkt (Echtzeit am oberen Bildschirmrand: »Synthese 16« 5:38:13 Uhr) befand sich der Kopf von »Synthese 16« etwa bei Rhein-km 691,600. Bis zur Kollision etwas unterhalb von Rhein-km 691,000 (Echtzeit: 5:41:18) verging rund drei Minuten.

Wie die Lage von »Kraszna« im Zeitpunkt der Kollision zeigt, war der für das Wenden zur Verfügung stehende Zeitraum viel zu knapp bemessen, um das Schiff noch vor der Passage der Bergfahrt aus seiner an der Vorauslinie erkennbaren 100 Grad – Querlage (ECDIS-Aufzeichnung »Kraszna«) Kopf zu Tal aufzustrecken.

Die einzig mögliche Erklärung für das Verhalten von SF E liegt darin, dass er der

Bergfahrt eben keine Aufmerksamkeit geschenkt hat, sondern gewissermaßen »blind« das Wendemanöver eingeleitet hat.

Bei der gebotenen aufmerksamen Beobachtung des Reviers durch SF E hätte dieser erkennen können, dass sein Manöver eine Gefahrenlage auch für das bergfahrende »Synthese 16« schaffen würde. Er hätte, falls er das Manöver schon nicht zurückstellen wollte, sich direkt über Kanal 10 an das bergfahrende »Synthese 16« wenden müssen, denn nur dieses Schiff konnte durch das Wendemanöver in seinem weiteren Fahrverhalten tangiert werden. Dies hat SF E aber selbst so nicht bekundet. Er will lediglich das Aufdrehen über Steuerbord angekündigt haben.

Das Fahrverhalten von »Synthese 16« in den beiden Minuten vor der Kollision spricht dafür, dass SF E erst auf Ansprache durch SF R hin auf die Bergfahrt aufmerksam geworden ist und in der Folge widersprüchliche Ansagen zur Passage von »Synthese 16« gemacht hat. SF R konnte angesichts der Lichtverhältnisse nicht sicher einschätzen, wie »Kraszna« in der entstandenen Gefahrensituation weiter gesteuert werden würde und ob er als Manöver des letzten Augenblicks eine Passage vor dessen Kopf oder hinter dem Heck versuchen könnte.

3. SF R hat nicht gegen § 1.04 RheinSchPVO verstoßen. Er ist erst aufgrund der am Monitor festgestellten Bewegung von »Kraszna« darauf aufmerksam geworden, dass »Kraszna« sich von der Liegestelle aus wieder in Fahrt begeben werde. Mit einem Wendemanöver konnte und musste er dabei zunächst nicht rechnen. Die am Monitor festgestellte Vorwärtsbewegung mit geringer Geschwindigkeit wurde durch das Aufholen des Ankers ausgelöst. Es bestand die Möglichkeit, dass »Kraszna« dabei noch unter Anker oder nach dessen Aufholen ständig gemacht würde, bis »Synthese 16« vorbeigefahren wäre. Erst als am Bildschirm und dann auch mit bloßem Auge zu erkennen war, dass der Kopf von »Kraszna« nach Steuerbord schwenkte, bestand für SF R die Notwendigkeit, hierauf zu reagieren.

Dem hat er mit der Ansprache von SF E über Kanal 10 Rechnung getragen.

Die Schiffsführung eines Bergfahrers trifft ein Verschulden an dem Zusammenstoß mit einem wendenden Fahrzeug nur dann, wenn der Zeitraum zwischen dem erkennbaren Wendebeginn und der infolge Unaufmerksamkeit erst erkannten Querlage des wendenden Schiffes für eine abwehrende Reaktion ausgereicht hätte (BGH, VersR 1968, 1085; Bemm/v. Wald-

stein, a.a.O., § 6.13 Rn 30).

Eine solche verzögerte oder zu zögerliche Reaktion ist SF R nicht anzulasten. Er war nautisch nicht gehalten, die weitere Fortsetzung des Wendemanövers zu unterstellen und auf Verdacht den Kurs von »Synthese 16« durch ein sofortiges Backbordmanöver an den rechtsrheinischen Rand der Fahrinne zu verlegen oder die Geschwindigkeit sofort zu verringern.

Insbesondere angesichts der noch schwachen Lichtverhältnisse war er nicht verpflichtet, den Ablauf des Wendemanövers gewissermaßen prognostisch abzuschätzen (vgl. dazu BGH Urteil vom 17.10.1966 II ZR 162/64, VersR 1967, 36).

Durch seine Anfrage bei SF E hat er diesen erst auf die Gefahr, die der mit seinem unbedachten Manöver heraufbeschwor, aufmerksam gemacht.

In der bis zur Kollision verbleibenden Zeit hat er auf die Ansagen von SF E hin seinen Kurs mehrfach verändert. Ob »Synthese 16« noch ohne Havarie an »Kraszna« vorbeikommen würde, hing wesentlich davon ab, wie »Kraszna« im weiteren Verlauf gesteuert wurde.

SF E hat gegenüber SF R widersprüchliche Weisungen gegeben, wie dieser kollisionsvermeidend an »Kraszna« vorbeifahren könne. Davon ist das Gericht aufgrund der Aussagen des SF R und des Zeugen B überzeugt. Es hält die Bekundungen für glaubhaft, da sie durch die in den Aufzeichnungen von »Synthese 16« dokumentierten Kursbewegungen vor der Kollision entsprechen. Dass sie ihre Aussagen im Nachhinein diesen Kursbewegungen angepasst haben könnten, schließt das Gericht aus. Dazu hätten sie nach der Havarie unabhängig voneinander die Aufzeichnungen ansehen und analysieren müssen.

SF E hat zunächst eine irreführende erste »Kursweisung« gegeben, da sein eigenes Schiff sich in einer Drehbewegung im Strom befand. SF E hat in der Notsituation offensichtlich nicht bedacht, dass die Weisung, an Steuerbord vorbeizufahren, bei SF R notwendigerweise dazu führte, dass dieser den Kurs von »Synthese 16« zum linksrheinischen Ufer verlegte. Offensichtlich ging SF R davon aus, dass er »Kraszna« an dessen Steuerbordseite passieren solle, weil SF E das Wendemanöver abbrechen werde. Die Folgeweisung, an Backbord zu passieren, kam so spät, dass eine kollisionsvermeidende Kurskorrektur nicht mehr möglich war.

Als für SF R erkennbar wurde, dass »Kraszna« tatsächlich das Wendemanöver weiter durchführen wollte, hat er die

Geschwindigkeit herabgesetzt und bis zur Kollision auf 4,24 km/h reduziert.

4.

SF R hat auch nicht gegen § 6.03 RheinSchPVO verstoßen. »Kraszna« war für »Synthese 16« vor und bis zum Zeitpunkt der Havarie kein Talfahrer, dem eine Begegnung Steuerbord an Steuerbord gewiesen worden war. Das Wendemanöver endet erst dann, wenn das Fahrzeug wieder eine gestreckte Lage im Strom eingenommen hat (Bemm/v. Waldstein, a.a.O., § 6.13 Rn 5). Dies war bei der Havarie unstreitig nicht der Fall.

Daran ändert sich auch durch die Entscheidung des Schifffahrtsobergerichtes Nürnberg AZ 9 U 1141/15 BSch (ZfB 2015 SaS 2399 f, Loch Ness Entscheidung) nichts. Die Entscheidung betraf die Frage, wann bei Begegnungen Talfahrt und Bergfahrt vorliegt. Es ging nicht darum festzustellen, wann ein Wendemanöver beendet ist.

Der nachgelassene Schriftsatz des Vertreters der Klägerinnen vom 17.08.2021 gibt weder Anlass für eine abweichende Beurteilung noch Grund für die Wiedereröffnung der mündlichen Verhandlung nach § 156 Abs. 2 ZPO.

Die Nebenentscheidungen beruhen auf §§ 91, 709 Satz 1 ZPO.

Streitwert: 101.216,00 €