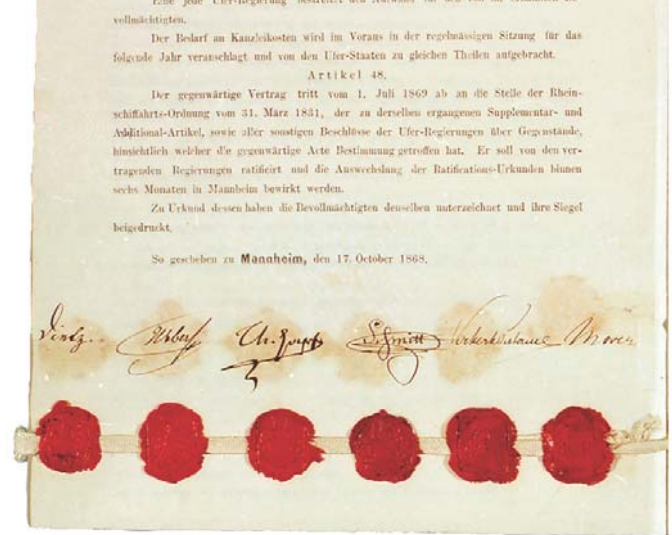


Wartepflicht des Bergfahrers? – Makler als Prozesspartei



»Revidierte Rheinschiffahrts-Acten« von 1868, Foto: ZK

Ein geeigneter Talweg im Sinne des § 6.04 Abs. 1 RheinSchPV ist auch dann freigelassen, wenn jegliches Risiko der Begegnung nicht mit naturwissenschaftlicher Gewissheit und 100 % Sicherheit ausgeschlossen ist.

Eine Wartepflicht des Bergfahrers bei anstehender Begegnung aus § 1.04 RheinSchPV besteht nur dann, wenn an ungefährlicher Stelle, die sich später abzeichnende oder realisierende Gefahrensituation bereits erkennbar ist. Allein die grundsätzlich höhere Verantwortung des Bergfahrers führt nicht gleichsam automatisch zu einer Mithaftung, wenn eine konkrete Pflichtverletzung des Bergfahrers nicht festgestellt werden kann.

Ein Schiffseigner oder Ausrüster haftet auch für eine Schadensverursachung durch einen Lotsen an Bord des Schiffes.

Ist ein Makler berechtigt, im eigenen Namen Schäden abzuwickeln und vor Gericht Regress zu führen, dann kann er im eigenen Namen eine Regressforderung des von ihm vertretenen Versicherers einklagen, ohne dass eine Abtretung vom Versicherer auf den Makler notwendig ist. Das für die gewillkürte Prozessstandschaft notwendige schutzwürdige Interesse an der Geltendmachung im eigenen Namen kann sich aus einem Bestreben nach einer vereinfachten Vertragsabwicklung oder aus einer größeren Sachnähe des Prozessstandschafters für den Streitgegenstand ergeben.

Das Berufungsgericht ist an die Tatsachenfeststellungen erster Instanz gebunden, wenn nicht konkrete Anhaltspunkte für Zweifel an der Richtigkeit und Vollständigkeit der Tatsachenfeststellung vorliegen, bloß subjektive Zweifel, abstrakte Erwägungen oder Vermutungen der Unrichtigkeit ohne greifbare Anhaltspunkte genügen nicht.

Das Berufungsgericht prüft die Parteifähigkeit von Amts wegen als Prozessvoraussetzung, Verspätungsvorschriften, insbesondere § 531 Abs. 2 ZPO sind nicht anzuwenden.

Urteil des Rheinschiffahrtsobergerichtes Karlsruhe vom 29. November 2021, Az.: 22 U 4/20 RhSch (Rheinschiffahrtsgericht Mannheim, Az.: 31 C 1/17 RhSch), rechtskräftig.

Aus den Gründen:

Am Abend des 30.08.2016 fuhr das FGKS »Regina Rheni« auf dem Rhein zu Berg. Es passierte bei Rheinkilometer 396 den zu Tal fahrenden Schubverband (SV) »Montana« (Länge 195 m, Breite von 11,45 m und maximaler Tiefgang von 1,80 m), welcher vom Schiffsführer D gesteuert wurde. Der Schubverband SV »Montana« und das FGKS »Regina Rheni« sprachen sich über Funk dahingehend ab, dass »Regina Rheni« abstoppt und SV »Montana« passieren lässt. Verabredet wurde eine Begegnung Steuerbord-Steuerbord durch Setzen der blauen Tafel. Im Anschluss setzte das FGKS »Regina Rheni« seine Fahrt mit reduzierender Geschwindigkeit fort. Das GMS »Petran« fuhr weiter mit über 18 km/h zu Tal. Auch dem GMS »Petran« erteilte der Lotse E die Kursweisung zur Begegnung Steuerbord-Steuerbord. Der das FGKS »Regina Rheni« zu diesem Zeitpunkt

führende Lotse E hatte die Schiffsführung des GMS »Petran« ausdrücklich über Funk darauf hingewiesen, die grüne Tonne dicht anzuhalten.

Gegen 21:38 Uhr kollidierten beide Schiffe bei Rheinkilometer 395,270. Die Geschwindigkeit des FGKS »Regina Rheni« betrug zu diesem Zeitpunkt 6,67 km/h, die des GMS »Petran« 18,9 km/h. Das Heck des GMS »Petran« berührte zunächst mit der Steuerbordseite den Bug des FGKS »Regina Rheni« ebenfalls Steuerbordseite. Kurz darauf gab es nochmals einen Anprall der beiden Achterschiffe Steuerbord an Steuerbord. Der Kapitän des FGKS »Regina Rheni« hatte nahezu zeitgleich mit dem ersten Zusammenprall das Steuer übernommen, um zu verhindern, dass mit dem Zusammenstoß das FGKS »Regina Rheni« ans geografisch rechtsrheinische Ufer stieß. Durch den Aufprall wurden u.a. das Gangboard des FGKS »Regina Rheni« nach innen aufgeworfen und auf dem Panoramadeck die Relling eingedrückt ...

Das Amtsgericht hat nach Einholung eines Sachverständigengutachtens, der

Verwertung der Verklarungsakte (30 UR II 117) und Beiziehung der Ermittlungsakte der Wasserschutzpolizei Mannheim (OWi/1617689/2016) mit Urteil vom 21.02.2020, den Beklagten zugestellt am 11.03.2020, der Klage durch Urteil vom 21.02.2020 im Wesentlichen stattgegeben ...

Die Berufung der Beklagten hat keinen Erfolg.

1. Die Klage ist in vollem Umfang zulässig.

1.1. Die Klage der im Rubrum der Entscheidung aufgeführten Klägerin B. BV, Klägerin zu 6 (die Bezeichnung der Klägerinnen erfolgt künftig nach dem berechtigten Rubrum), ist zulässig, weil diese Klägerin nach § 50 ZPO parteifähig ist, was auch ohne ausdrückliche Rüge in jeder Lage des Verfahrens und damit auch noch vom Senat im Berufungsverfahren von Amts wegen zu berücksichtigen ist (§ 56 Abs. 1 ZPO; BGH, Urteil vom 10.10.1985 – IX ZR 73/85 – [juris Rn. 14]; Urteil vom 04.05.2004 – XI ZR 40/03 – [juris Rn. 15]; BAG, Beschluss vom 05.06.2014 – 6 AZN 267/14 – [juris Rn.

13]). Insoweit besteht deshalb auch keine Bindung an die Feststellungen des Rheinschiffahrtsgerichts bezüglich der Parteifähigkeit dieser Klägerin (BGH, Urteil vom 24.02.1994 – VII ZR 34/93 – [juris Rn. 15]; Zöller/Althammer, ZPO, 33. Aufl., § 56 Rn. 2; Prütting/Gehrlein/Gehrlein, ZPO, § 56 Rn. 5).

Jedenfalls im Berufungsverfahren steht die Parteifähigkeit (§ 50 ZPO) fest. Die Klägerinnen haben durch Vorlage von Registerauszügen (Anlagen BK 1 und BK 2, Anlagen Heft Kl. II 21 ff.) die Existenz der Klägerin zu 6 als juristische Person belegt, was zu berücksichtigen ist. Denn es entspricht einhelliger Rechtsprechung, dass im Zusammenhang mit den von Amts wegen zu prüfenden Prozessvoraussetzungen § 531 Abs. 2 ZPO nicht zur Anwendung gelangt (BGH, Urteil vom 24.02.1994 – VII ZR 34/93 – [juris Rn. 15]); Beschluss vom 17.10.1995 – XI ZR 230/94 – [juris Rn. 15]; Beschluss vom 07.06.2018 – I ZB 57/17 – [juris Rn. 15]; MüKoZPO/Rimmelpacher, 6. Aufl. 2020, ZPO § 531 Rn. 19; Zöller/Althammer, ZPO, 33. Aufl., § 56 Rn. 2; Prütting/Gehrlein/Gehrlein, ZPO, 13. Aufl., § 56 Rn. 5; vgl. auch BGH, Urteil vom 20.05.2011 – V ZR 99/10 – [juris Rn. 9]) und auch sonst Verspätungsvorschriften nicht angewandt werden können (BGH, Urteil vom 04.05.2004 – XI ZR 40/03 – [juris Rn. 16]) ...

2. Die Annahme des Rheinschiffahrtsgerichts, die Klägerinnen zu 5 und 6 seien von den hinter ihnen stehenden Versicherungen zur Geltendmachung der diesen zustehenden Schadensersatzansprüche ermächtigt worden, und die daraus hergeleitete gewillkürte Prozessstandschaft sind aus Rechtsgründen nicht zu beanstanden. Zwar handelt es sich bei der Prozessführungsbefugnis um eine Prozessvoraussetzung, die in jeder Lage des Verfahrens von Amts wegen zu prüfen ist (§ 51 ZPO; BGH, Urteil vom 24.02.1994 – VII ZR 34/93 – [juris Rn. 15]; Urteil vom 24.08.2016 – VIII ZR 182/15 – [juris Rn. 18]). Deren Voraussetzungen, die sich auch in Fällen mit Auslandsberührung allein nach deutschem Prozessrecht bestimmen (BGH, Urteil vom 24.02.1994 – VII ZR 34/93 – [juris Rn. 11]; Urteil vom 30.06.1994 – I ZR 32/92 – [juris Rn. 17]), sind erfüllt, sowohl die dazu notwendige vom Berechtigten erteilte Ermächtigung als auch ein eigenes schutzwürdiges Interesse an der Geltendmachung sind gegeben ...

2.2. Auch das für eine gewillkürte Prozessstandschaft notwendige schutzwürdige Interesse an der Geltendmachung ist gegeben. Dieses Interesse kann zum einen rein wirtschaftlicher Natur sein (BGH, Urteil vom 10.2016 – V ZR 125/15 – [juris Rn. 17]), es kann sich aber auch aus einem Bestreben nach einer vereinfach-

ten Vertragsabwicklung (BGH, Urteil vom 07.06.2001 – I ZR 49/99 – [juris Rn. 30]) oder daraus ergeben, dass der Prozessstandschafter wegen der größeren Sachnähe den Rechtsstreit besser als der ferner stehende Gläubiger führen kann (BGH, NJW 1986, 423 m.w.N.; Urteil vom 03. Dezember 1987 – VII ZR 374/86 – [juris Rn. 8]). Von Letzterem ist hier auszugehen. Es sind allein die Klägerinnen zu 5 und 6, die als Assekuradeure und Versicherungsagenten das Versicherungsverhältnis begründet haben und dieses betreuen und auch insbesondere sämtliche Ansprüche aus diesem Versicherungsverhältnis verfolgen, während die dahinter stehenden Versicherungen entsprechend der üblichen Handhabung in den Niederlanden noch nicht einmal in der Versicherungspolice genannt werden. Aufgrund dieser Umstände ist das schutzwürdige Interesse der Klägerinnen zu 5 und 6 gegeben, die gegenteilige Auffassung der Beklagten überzeugt nicht. Dieses kann nicht schon deshalb verneint werden, weil die Klägerinnen zu 5 und 6 nicht wirtschaftlich am Regresserlös beteiligt sind, denn eine solche Beteiligung würde nur ein weiteres schutzwürdiges Interesse begründen. Ebenso wenig kommt es auf eine »Übertragung« der Forderungen auf sie an, denn die grundsätzlich gegebene Möglichkeit, ein fremdes Recht im eigenen Namen geltend zu machen (Prozessstandschaft) kann nicht schon deshalb verneint werden, weil eine Abtretung der Forderung an den Prozessstandschafter möglich wäre ...

3. Die Beklagten zu 1 und 2 haften den Klägerinnen zu 1 – 7 für den Schaden am FGKS »Regina Rheni«.

Hinsichtlich der Beklagten zu 1, der Schiffseignerin, ergibt sich die Haftung aus §§ 3, 92, 92b BinSchG, § 823 Abs. 1 und 2 BGB, wobei die Beklagte zu 1 insoweit auch für eine Schadenszufügung durch den Beklagten zu 2 als Lotsen einzustehen hat (§§ 3 Abs. 1, 92d BinSchG).

Der Beklagte zu 2 haftet nach § 7 BinSchG, § 823 Abs. 1 und 2 BGB, denn er war zum Zeitpunkt der Kollision Schiffsführer im Sinne von § 1.02 1. und 5. RheinSchPV. Zwar ist ein Lotse grundsätzlich lediglich Berater des Schiffsführers (§ 14 Abs. 1. der Anl. 1 der Verordnung zur Einführung der Lotsenordnung für den Oberrhein vom 15.06.1956 <zuletzt geändert durch Gesetz vom 02.06.2016 [BGBl I, S. 1257]>, künftig: RheinLotsO; die Zulässigkeit dieser Regelungen ergibt sich aus Art. 26 der Mannheimer Akte). Der Lotse wird jedoch dann zum verantwortlichen Schiffsführer, wenn der Schiffsführer – wie hier der Kapitän Z des GMS »Petran« – nicht über das für die zu befahrene Strecke

des Oberrheins notwendige Rheinpatent verfügt. Denn einem ausdrücklichen Verlangen zur Übernahme der Befehlsgewalt (§ 14 Abs. 3 Satz 1 RheinLotsO) steht die Mitteilung, dass der Schiffsführer nicht über das für die Strecke notwendige Rheinpatent verfügt, gleich mit der Folge, dass dann der Lotse – hier der Beklagte zu 2 – zum verantwortlichen Schiffsführer im Sinne von § 1.02 1. und 5. RheinSchPV wird und die Verantwortung des Kapitäns für die Einhaltung der sich aus der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung ergebenden Verhaltenspflichten endete (BGH, Urteil vom 22.05.1978 – II ZR 111/76 – ZfB 1978, Sammlung Seite 694 f. [juris Rn. 10] = BGHZ 107, 32 ff.; Senat, Urteil vom 27.04.2015 – 22 U 1/14 RhSch – ZfB 2015, Sammlung Seite 2359 ff. [juris Rn. 50]; vgl. auch Rheinschiffahrtsobergericht Karlsruhe, Urteil vom 29.06.1994 – U 13/92 RhSch – ZfB 1995, Sammlung Seite 1563 ff., NZV 1996, 72) ...

3.2. Das Rheinschiffahrtsgericht hat zu Recht angenommen, dass die Schiffsführung des GMS »Petran« gegen die Sorgfaltspflichten aus § 6.03 und § 1.04 Rheinschiffahrtspolizeiverordnung 1994 (RheinSchPV i.V.m der Verordnung zur Einführung der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung vom 19.12.1994 [RheinSchPEV], BGBl II 1994, 3816) verstoßen hat, beides »Schutzgesetze« i.S.d. § 823 Abs. 2 BGB (Rheinschiffahrtsobergericht Karlsruhe, Urteil vom 25.01.2002 – U 3/01 RhSch –, ZfB 2007, Sammlung Seite 1865 ff [juris Rn. 35]).

Der Senat ist nach § 529 Abs. 1 ZPO an die Feststellungen des Rheinschiffahrtsgerichts gebunden, soweit keine konkreten Anhaltspunkte vorliegen, die Zweifel an der Richtigkeit und Vollständigkeit der Tatsachenfeststellung begründen und neue Feststellungen gebieten. Anhaltspunkte für die Unrichtigkeit der Beweiswürdigung sind ein unrichtiges Beweismaß, Verstöße gegen Denk- und Naturgesetze oder allgemeine Erfahrungssätze, Widersprüche zwischen einer protokollierten Aussage und den Urteilsgründen sowie Mängel der Darstellung des Meinungsbildungsprozesses wie Lückenhaftigkeit oder Widersprüche. Konkreter Anhaltspunkt in diesem Sinn ist jeder objektivierbare rechtliche oder tatsächliche Einwand gegen die erstinstanzlichen Feststellungen (BGH, Urteil vom 18.10.2005 – VI ZR 270/04 – [juris Rn. 9]); bloß subjektive Zweifel, lediglich abstrakte Erwägungen oder Vermutungen der Unrichtigkeit ohne greifbare Anhaltspunkte genügen nicht (BGH, Urteil vom 08.06.2004 – VI ZR 230/03 – [juris Rn. 16]). Die Beklagten haben Anhaltspunkte für die Fehlerhaftigkeit der Beweiswürdigung im obigen Sinne weder dargelegt noch sind solche ersichtlich.

Die Schiffsführung des GMS »Petran« hat eine verbotene Kursänderung gem. § 6.03 Nr. 3 RheinSchPVO ausgeführt, denn eine solche ist auch dann gegeben, wenn – wie hier – der Talfahrer einen objektiv geeigneten und ihm gewiesenen Weg verlässt und sich dem Bergfahrer bei der Begegnung nähert (vgl. BGH, Urt. v. 29.6.1959, VersR 1959, 608; Bemm/von Waldstein, RheinSchPVO, § 6.03 Rz. 37), obwohl es ausreichend Platz für eine Begegnung gegeben hat, sofern sich dieser nur weiter linksrheinisch gehalten hätte. Denn der dem GMS »Petran« gewiesene Weg war geeignet im Sinne von § 6.04 Abs. 1 RheinSchPVO:

3.2.1. Zwar verweisen die Beklagten im Ansatz zutreffend darauf, dass der Weg an der Begegnungsstelle nur dann geeignet im Sinne von § 6.04 1. RheinSchPV ist, wenn unter Berücksichtigung der örtlichen Umstände und des übrigen Verkehrs hinreichender Raum für die Vorbeifahrt vorhanden ist (§ 6.03 1. RheinSchPV), mithin nach den konkreten Umständen die Begegnung des Bergfahrers mit dem Talfahrer an dieser Stelle ohne Risiko für die beteiligten Schiffe möglich ist. Dies bedeutet entgegen der Auffassung der Beklagten allerdings nicht, dass ein Risiko mit naturwissenschaftlicher Gewissheit und mithin mit 100%iger Sicherheit ausgeschlossen sein muss. Die Forderung nach absoluter Gewissheit eines vollständigen Risikoausschlusses würde faktisch eine Begegnung regelmäßig ausschließen, weil bei der vorausschauenden Beurteilung, ob ausreichend Raum für eine Begegnung vorhanden ist, nie ausgeschlossen werden kann, dass es aufgrund besonderer Umstände (z.B. aufgrund technischer Defekte oder eines Fehlverhaltens der Schiffsführung) zu einer Kollision kommt. Maßgeblich ist vielmehr, ob nach den konkreten Umständen eine gewisse Möglichkeit besteht, dass eine Gefahrenlage eintreten kann, wobei ein Schiffsführer nicht jede und insbesondere nicht eine fernliegende Möglichkeit einer Gefahrenlage in Rechnung stellen muss. Denn ein Schiffsführer darf, jedenfalls solange keine gegenteiligen Anhaltspunkte für ihn erkennbar sind, darauf vertrauen, dass die Führung des Talfahrers sich schiffahrtsüblich und situationsgerecht verhält (Rheinschiffahrtsobergericht Karlsruhe, Urt. v. 20.03.2002 – U 4/01 RhSch –, OLGR Karlsruhe 2003, 114; Rheinschiffahrtsobergericht Köln, Urteil vom 20.03.2018 – 3 U 209/13 BSchRh – ZfB 2018, Sammlung Seite 2522 f. [juris Rn. 53]; Bemm/von Waldstein, RhSchPV, § 6.09 Rz. 7 m.w.N.). Eine Verpflichtung des Bergfahrers, dem Talfahrer den günstigsten Fahrweg zu ermöglichen, besteht nicht (BGH, Urteil vom 05.11.1970 – II ZR 84/68 –, VersR

1971, 435 [zu § 38 Nr. 1 Abs. 1 BSchStrO]; Urteil vom 14.02.1977 – II ZR 21/75 – [juris Rn. 8]; Bemm/Kortendick, Rheinschiffahrtspolizeiverordnung 1984, § 6.04 Rn. 16). Den Anforderungen dieser Vorschriften ist deshalb Genüge getan, wenn dem Gegenfahrer objektiv ein geeigneter Weg freigelassen wurde, wobei es ausreicht, wenn der Weg ohne Schwierigkeiten durch beiderseitiges Ausweichen geeignet ist (Rheinschiffahrtsobergericht Köln, Urteil vom 20.03.2018 – 3 U 209/13 BSchRh – [juris Rn. 53]). Da somit spätere fehlerhafte Kurse für die Annahme hinreichenden Raums ohne Bedeutung sind (Rheinschiffahrtsobergericht Köln, Urteil vom 20.03.2018 – 3 U 209/13 BSchRh – [juris Rn. 18]; Bemm/v. Waldstein a.a.O. § 6.03 Rn. 18), kann aus dem Umstand, dass es zu einer Kollision gekommen ist, noch nicht darauf geschlossen werden, dass dem Talfahrer kein geeigneter Weg gewiesen bzw. ihm für die Begegnung kein hinreichender Raum gelassen wurde ...

4. Die Beklagten haben auch nicht nachgewiesen, dass die Schiffsführung des FGKS »Regina Rheni« die Kollision mitverursacht hat und die Klägerinnen deshalb eine Kürzung des Schadensersatzanspruchs nach §§ 92c Abs. 1, 92d BinSchG, § 254 BGB hinnehmen müssen (zur Anwendbarkeit vgl. BGH, Urteil vom 30.09.1965 – II ZR 174/63 – ZfB 1966, 4/128 [juris Rn. 24]; Urteil vom 26.10.1970 – II ZR 125/69 –, ZfB 1970, Sammlung Seite 187 ff. [juris Rn. 28]; Rheinschiffahrtsobergericht Karlsruhe, Urteil vom 25.01.2002 – U 3/01 RhSch – ZfB 2002, Sammlung Seite 1865 ff. [juris Rn. 34]; OLG Köln, Urt. v. 19.12.2006 – 3 U 124/06 BSch – [OLGR Köln 2007, 272, 275]; Zentralkommission für die Rheinschiffahrt, Urteil vom 10.05.2001 – 406 Z – 2/01 – [juris Rn. 37]; Urteil vom 07.12.2015 – 498 Z – 9/15 – [RdTW 2016, 171 Rn. 23]; siehe aber auch Zentralkommission für die Rheinschiffahrt, Urteil vom 25.10.2004 – 426 Z – 6/04 – [juris Rn. 41]; Urteil vom 19.06.2006 – 432 Z – 2/06 – ZfB 2006, 7/64 ff. [juris Rn. 64], wo nur §§ 92c Abs. 1, 92d BinSchG zitiert wird; vgl. dazu auch v. Waldstein/Holland, Binnenschiffahrtsrecht, 5. Aufl., § 92c Rn. 1). Denn die Beklagten konnten ein (Mit-)Verschulden der Besatzung des FGKS »Regina Rheni« an der Kollision nicht beweisen. Ein Verschulden der Schiffseignerin selbst kommt nach dem Vortrag der Parteien von vorn herein nicht in Betracht, Sorgfaltsverstöße der Besatzung lassen sich nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme nicht feststellen:

4.1. Ein Verstoß gegen die allgemeine Sorgfaltspflicht aus § 1.04 RheinSchPV ist nicht bewiesen. Es lässt sich nicht feststellen, dass die Schiffsführung des

FGKS »Regina Rheni« bei der von ihr zu fordernden vorausschauenden Umsicht hätte erkennen können und müssen, dass die Begegnung der beiden Fahrzeuge im Kurvenbereich Risiken in sich barg, die nach Möglichkeit zu vermeiden waren, insbesondere war die Schiffsführung des FGKS »Regina Rheni« nach dieser Vorschrift nicht gehalten, unterhalb der Kurve zu warten.

4.1.1. Da die amtliche Fahrinne des Rheins außerhalb der durch Schiffsfahrtszeichen nach § 6.08 RheinSchPV gekennzeichneten Bereiche grundsätzlich ein einfaches Begegnen gestattet (vgl. Rheinschiffahrtsobergericht Köln, Urteil vom 20.03.2018 – 3 U 209/13 BSchRh – ZfB 2018, Sammlung Seite 2522 ff. [juris Rn. 48]), kann aus dem Umstand, dass es zu einer Kollision kam, nicht geschlossen werden, dass das FGKS »Regina Rheni« unterhalb der Kollisionsstelle hätte warten müssen. Denn konnte dieses – wie hier – dem GMS »Petran« einen geeigneten Weg für die Begegnung weisen, war dieses auch unter dem Gesichtspunkt der Wahrung der allgemeinen Sorgfaltspflicht nicht gehalten, die Weiterfahrt einzustellen.

4.1.2. Ebenso wenig ist bewiesen, dass die Schiffsführung des FGKS »Regina Rheni« ihre allgemeine Sorgfaltspflicht aus § 1.04 RheinSchPV dadurch verletzt haben könnte, dass sie in den Kurvenbereich eingefahren ist, obwohl sie hätte erkennen können und müssen, dass die Schiffsführung des GMS »Petran« nicht in der Lage war, den ihr zugewiesenen und für eine Begegnung geeigneten Weg einzuhalten. Anhaltspunkte dafür, dass für den Bergfahrer die sich später abzeichnende Gefahrensituation bereits zu einem Zeitpunkt erkennbar war, zu dem dieser noch der von den Beklagten postulierten Wartepflicht an ungefährlicher Stelle hätte entsprechen können, zeigen die Beklagten nicht auf. War – wie hier – unter den gegebenen Umständen eine – wenngleich nicht besonders einfache – Begegnungsfahrt unter Zugrundelegung eines verkehrsgerechten Verhaltens des Talfahrers erlaubt, traf den Bergfahrer im Grundsatz nur noch die Pflicht, dem Begegnungsverkehr größtmöglichen Raum für die Passage zu lassen und auf diese Weise das Risiko für den Talfahrer zu reduzieren (Rheinschiffahrtsobergericht Köln, Urteil vom 30.03.2018 – 3 U 209/13 BSchRh – ZfB 2018, Sammlung Seite 2522 f. [juris Rn. 66]). Wenn die Schiffsführung des GMS »Petran« davon abweichend gewünscht hätte, dass der Bergfahrer warten solle, bis sie als Talfahrer den Bereich der Kurve verlassen hat, so hätte sie Funkkontakt mit dem FGKS »Regina Rheni« aufnehmen und eine entsprechende Ab-

sprache treffen müssen (Schiffahrtsobergericht Karlsruhe, Urteil vom 30.01.2001 – U 2/00 BSch – ZfB 2002, Sammlung Seite 1851 ff. [juris, Rn. 26], was unstrittig nicht geschehen ist. Auch ist nicht bewiesen, dass die Schiffsführung des FGKS »Regina Rheni« die Kollision noch hätte vermeiden können, als sie erkannt, dass das GMS »Petran« in ihre Fahrlinie geraten wird.

Auch wenn in der Rechtsprechung betont wird, dass bei Kollisionen zwischen Berg- und Talfahrern bei der Abwägung gemäß § 92c BinSchG besonders die hohe Verantwortung des Bergfahrers zu Buche schlägt, die sich aus seiner Verpflichtung ergibt, der Talfahrt einen geeigneten Weg frei zu lassen (z.B. Schiffahrtsobergericht Karlsruhe,

Urteil vom 31.08.2009 – 22 U 7/09 BSch – ZfB 2010 – Nr.3, Sammlung Seite 2075 f.; vgl. auch Zentralkommission für die Rheinschiffahrt, Urteil vom 29.12. 2014 – 495 BZ – 6/14 – ZfB 2015, Sammlung Seite 2351 ff.), begründet allein diese Verantwortung keine Haftung, es muss dennoch eine Pflichtverletzung des Bergfahrers festgestellt werden, die hier – wie gezeigt – nicht festgestellt werden kann. Insbesondere führt diese Verantwortung nicht gleichsam automatisch zu einer Mithaftung wegen eines Verstoßes gegen § 1.04 RheinSchPV, denn allein diese hohe Verantwortung begründet noch keine allgemeine Wartepflicht bei einer Begegnung im Kurvenbereich (vgl. Rheinschiffahrtsobergericht Köln, Urteil vom 20.03.2018 – 3 U 209/13 BSchRh – [juris Rn. 62]). Auch der allgemeine

Grundsatz, dass vermeidbare Risiken nach Möglichkeit auszuschließen sind (Rheinschiffahrtsobergericht Köln, Urteil vom 08.06.2017 – 3 U 121/16 BSchRh – ZfB 2019, Sammlung Seite 2562 ff. [juris Rn. 32], kann eine Wartepflicht nur dann begründen, wenn solche Risiken tatsächlich bestanden (das Rheinschiffahrtsobergericht Köln hat folgerichtig solche Risiken in der konkreten Situation auch geprüft und bejaht, a.a.O., [juris Rn. 33]), was hier jedoch – wie bereits gezeigt – von den insoweit beweisbelasteten Beklagten nicht bewiesen wurde. Größe und Raumbedarf der sich begegnenden Schiffe allein begründen noch keine Wartepflicht (Rheinschiffahrtsobergericht Köln, Urteil vom 20.03.2018 – 3 U 209/13 BSchRh – ZfB 2018, Sammlung Seite 2522 ff. [juris Rn. 63, 64]) ...

Urteil des Rheinschiffahrtsobergerichtes Karlsruhe vom 29. November 2021, Az.: 22 U 4/20 RhSch (Rheinschiffahrtsgericht Mannheim, Az.: 31 C 1/17 RhSch), rechtskräftig.

hat das Rheinschiffahrtsobergericht Karlsruhe durch den Vorsitzenden Richter am Oberlandesgericht Dr. Bürgermeister, den Richter am Oberlandesgericht Dr. Schmitt und den Richter am Oberlandesgericht Mössner aufgrund der mündlichen Verhandlung vom 29.11.2021 für Recht erkannt:

1. Die Berufung der Beklagten gegen das Urteil des Amtsgerichts – Rheinschiffahrtsgerichts – Mannheim vom 21.02.2020 – Az. 31 C 1/17 RhSch – wird zurückgewiesen.

2. Die Beklagten tragen die Kosten des Berufungsverfahrens als Gesamtschuldner.

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

4. Die Revision wird nicht zugelassen.

Gründe

I.
Die Klägerinnen verlangen von den Beklagten Schadensersatz wegen eines Schiffsunfalls, der sich am 30.08.2016 auf dem Rhein bei Rheinkilometer 395,270 ereignet hat.

Die Klägerinnen zu 1. bis 4. sind an der Kaskoversicherungspolice des Fahrgastkabinenschiffs (FGKS) »Regina Rheni« als Versicherungen prozentual beteiligt, die Klägerinnen zu 1. und 2. jeweils in Höhe von 25 %, die Klägerin zu 3. in Höhe von 20 %, die Klägerin zu 4. in Höhe von 15 %, die Klägerin zu 5. in Höhe von 10 % und die Klägerin zu 6. in Höhe von 5 %. Bei den Klägerinnen zu 5. und 6. handelt es sich um Versicherungsmaklerinnen. Diese – so der Tatbestand des angegriffenen Urteils – sind von den ihnen vertretenen Versicherern bevollmächtigt, im eigenen Namen Schäden abzuwickeln und derart zur Prozessführung befugt, dass der Regress im eigenen Namen geführt werden kann. Die Klägerin zu 6. hat ihren Namen von D. BV in B. BV geändert.

Die Klägerin zu 7. ist Schiffseignerin des FGKS »Regina Rheni«. Das Schiff weist eine Länge von 111 m und eine Breite von

11,40 m bei einem maximalen Tiefgang von 1,85 m und einer Maschinenleistung von insgesamt 1566 KW auf. Schiffsführer war der Zeuge R, der für diesen Streckenabschnitt über kein Rheinpatent verfügt. Das Schiff wurde deshalb am Tag der Havarie von dem Lotsen E gesteuert, der das Schiff ab Mannheim zu Berg Richtung Schleuse Iffezheim führte.

Die Beklagte zu 1. ist Schiffseignerin des Gütermotorschiffes (GMS) »Petran«. Das GMS »Petran« weist eine Länge von 135 m sowie eine Breite von 14,20 m bei einem maximalen Tiefgang von 3,72 m und einer Maschinenleistung von 2x 1118 KW auf. Schiffsführer des GMS »Petran« war Kapitän Z, der für diesen Streckenabschnitt ebenfalls über kein Rheinpatent verfügt. Deswegen steuerte das Schiff zum Unfallzeitpunkt der Beklagte Ziffer 2, der sich als Lotse an Bord befand.

Die Sicht war nach Einbruch der Dunkelheit gut. Der Pegel Speyer stand um 21:00 Uhr bei 3,22 m und der Pegel Maxau bei 4,72 m.

Am Abend des 30.08.2016 fuhr das FGKS »Regina Rheni« auf dem Rhein zu Berg. Es passierte bei Rheinkilometer 396 den zu Tal fahrenden Schubverband (SV) »Montana« (Länge 195 m, Breite von 11,45 m und maximaler Tiefgang von 1,80 m), welcher vom Schiffsführer D gesteuert wurde. Der Schubverband SV »Montana« und das FGKS »Regina Rheni« sprachen sich über Funk dahingehend ab, dass »Regina Rheni« abstoppt und SV »Montana« passieren lässt. Verabredet wurde eine Begegnung Steuerbord-Steuerbord durch Setzen der blauen Tafel. Im Anschluss setzte das FGKS »Regina Rheni« seine Fahrt mit reduzierender Geschwindigkeit fort. Das GMS »Petran« fuhr weiter mit über 18 km/h zu Tal. Auch dem GMS »Petran« erteilte der Lotse E die Kursweisung zur Begegnung Steuerbord-Steuerbord. Der das FGKS »Regina Rheni« zu diesem Zeitpunkt führende Lotse E hatte die Schiffsführung des GMS »Petran« ausdrücklich über Funk darauf hingewiesen, die grüne Tonne dicht anzuhalten.

Gegen 21:38 Uhr kollidierten beide Schiffe bei Rheinkilometer 395,270. Die Geschwindigkeit des FGKS »Regina Rheni« betrug zu diesem Zeitpunkt 6,67 km/h, die des GMS »Petran« 18,9 km/h. Das Heck des GMS »Petran« berührte zunächst mit der Steuerbordseite den Bug des FGKS »Regina Rheni« ebenfalls Steuerbordseite. Kurz darauf gab es nochmals einen Anprall der beiden Achterschiffe Steuerbord an Steuerbord. Der Kapitän des FGKS »Regina Rheni« hatte nahezu zeitgleich mit dem ersten Zusammenprall das Steuer übernommen, um zu verhindern, dass mit dem Zusammenstoß das

FGKS »Regina Rheni« ans geografisch rechtsrheinische Ufer stieß. Durch den Aufprall wurden u.a. das Gangboard des FGKS »Regina Rheni« nach innen aufgeworfen und auf dem Panoramadeck die Reling eingedrückt. Des Weiteren kam es zu Verwüstungen in der Bordküche und in Lagerräumen. Am GMS »Petran« kam es Schäden u.a. am Steuerhaus und am Autokran. Gemäß der kontradiktorischen Schadenstaxe vom 05.05.2017 wurde ein Schaden am FGKS »Regina Rheni« in Höhe von insgesamt 78.227,85 EUR festgestellt. Die Expertisekosten bezogen auf diesen Schaden betrugen laut Rechnung vom 13.06.2017 6.205,00 EUR, die Expertisekosten bezogen auf GMS »Petran« gemäß Rechnung vom 02.03.2017 3.927,00 EUR.

Mit Schreiben vom 27.06.2017 forderte der Prozessbevollmächtigte der Klägerinnen den Prozessbevollmächtigten der Beklagten auf, den Kaskoschaden gemäß Schadenstaxe vom 05.05.2017 und die Expertisekosten bezogen auf den Schaden des FGKS »Regina Rheni« in Höhe von insgesamt 84.432,85 EUR bis spätestens zum 10.07.2017 zu begleichen.

Die Klägerinnen zu 1. bis 4. sowie die hinter den Klägerinnen zu 5. und 6. stehenden Versicherer haben eine Versicherungsleistung in Höhe von insgesamt 67.727,85 EUR erbracht. Den Differenzbetrag in Höhe von insgesamt 20.632,00 EUR macht die Klägerin zu 7 als Schiffseignerin geltend. Dieser Differenzbetrag setzt sich zusammen aus dem restlichen Kaskoschaden aus der kontradiktorischen Schadenstaxe sowie den Expertisekosten gemäß Rechnungen vom 30.06.2017 und 02.03.2017.

Die Klägerinnen haben behauptet,

entgegen der Anweisung des Lotsen E habe der Beklagte zu 2 die grüne Tonne bei Rheinkilometer 395,1 nicht dicht angehalten. Zuvor habe sich das GMS »Petran« auch nicht über Funk gemeldet. Werde von der Talfahrt die grüne Tonne im Kurvenbereich bei Rheinkilometer 395,1 nicht dicht angehalten, drifte der Talfahrer in seiner Fahrtrichtung zu weit nach Steuerbord und es bestehe die Gefahr einer Kollision mit der Bergfahrt. Das nautische Fehlverhalten sei dadurch unterstützt worden, dass GMS »Petran« viel zu schnell mit 18,9 km/h über Grund unterwegs gewesen sei, nicht rechtzeitig aufgestreckt und nicht das Bugstrahlrudder eingesetzt habe.

Die Klägerinnen haben beantragt,

1. die Beklagten zu 1. und 2. gesamtschuldnerisch haftend zu verurteilen, an die Klägerin zu 1. einen Betrag in Höhe

von 16.931,96 Euro (25 % von 67.727,85 Euro) nebst Zinsen in Höhe von 5 % über dem Basiszinssatz seit dem 11.07.2017 zzgl. einer vorgerichtlichen Geschäftsgebühr gern. Nr. 2300 VV RVG in Höhe von 504,88 Euro (25 % von 2.019,50 Euro) zu zahlen;

2. die Beklagten zu 1. und 2. gesamtschuldnerisch haftend zu verurteilen, an die Klägerin zu 2. einen Betrag in Höhe von 16.931,96 Euro (25 % von 67.727,85 Euro) nebst Zinsen in Höhe von 5 % über dem Basiszinssatz seit dem 11.07.2017 zzgl. einer vorgerichtlichen 1,5 Geschäftsgebühr gern. Nr. 2300 VV RVG in Höhe von 504,88 Euro (25 % von 2.019,50 Euro) zu zahlen;

3. die Beklagten zu 1. und 2. gesamtschuldnerisch haftend zu verurteilen, an die Klägerin zu 3. einen Betrag in Höhe von 13.545,57 Euro (20 % von 67.727,85 Euro) nebst Zinsen in Höhe von 5 % über dem Basiszinssatz seit dem 11.07.2017 zzgl. einer vorgerichtlichen 1,5 Geschäftsgebühr gern. Nr. 2300 VV RVG in Höhe von 403,90 Euro (20 % von 2.019,50 Euro) zu zahlen;

4. die Beklagten zu 1. und 2. gesamtschuldnerisch haftend zu verurteilen, an die Klägerin zu 4. einen Betrag in Höhe von 10.159,18 Euro (15 % von 67.727,85 Euro) nebst Zinsen in Höhe von 5 % über dem Basiszinssatz seit dem 11.07.2017 zzgl. einer vorgerichtlichen 1,5 Geschäftsgebühr gern. Nr. 2300 VV RVG in Höhe von 302,93 Euro (15 % von 2.019,50 Euro) zu zahlen;

5. die Beklagten zu 1. und 2. gesamtschuldnerisch haftend zu verurteilen, an die Klägerin zu 5. einen Betrag in Höhe von 6.772,79 Euro (10 % von 67.727,85 Euro) nebst Zinsen in Höhe von 5 % über dem Basiszinssatz seit dem 11.07.2017 zzgl. einer vorgerichtlichen 1,5 Geschäftsgebühr gern. Nr. 2300 VV RVG in Höhe von 201,95 Euro (10 % von 2.019,50 Euro) zu zahlen; hilfsweise die Beklagten zu 1. und 2. gesamtschuldnerisch haftend zu verurteilen, an die von der Klägerin zu 5. vertretenen Mitversicherer entsprechend ihrer Beteiligung an der Kaskoversicherung zu dem Betrag von 6.772,79 nebst Zinsen in Höhe von 5 % über dem Basiszinssatz seit dem 11.07.2017 zzgl. einer vorgerichtlichen Geschäftsgebühr gemäß Nr. 2300 VV RVG in Höhe von 201,95 (10 % von 2.019,50€) zu zahlen an die ANV Syndicates Ltd. 22 %, SIAS 10 %, Nautische Nationale-Niederlanden Schadeverzekering N. V. 68 %;

6. die Beklagten zu 1. und 2. gesamtschuldnerisch haftend zu verurteilen, an die Klägerin zu 6. einen Betrag in Höhe von 3.386,39 Euro (5 % von 67.727,85 Euro) nebst Zinsen in Höhe von 5 % über dem Basiszinssatz seit dem 11.07.2017

zzgl. einer vorgerichtlichen 1,5 Geschäftsgebühr gern. Nr. 2300 VV RVG in Höhe von 100,98 Euro (5 %) von 2.019,50 Euro) zu zahlen; hilfsweise die Beklagten zu 1. und 2. gesamtschuldnerisch haftend zu verurteilen, an die von der Klägerin zu 6) vertretenen Mitversicherer entsprechend ihrer Beteiligung an der Kaskopolice von dem Betrag von 3.386,39 (5 % von 67.727,85€) nebst Zinsen in Höhe von 5 % über dem Basiszinssatz seit dem 11.07.2017 zu zahlen, und zwar an die CNA 50 %, ProSide 25 %, Novae 25 %, zzgl. einer vorgerichtlichen 1,5 Geschäftsgebühr gemäß Nr. 2300 VV RVG in Höhe von 198,00 (5 % von 2.019,50 €).

7. die Beklagten zu 1. und 2. gesamtschuldnerisch haftend zu verurteilen, an die Klägerin zu 7. einen Betrag in Höhe von 20.632,00 Euro nebst Zinsen in Höhe von 5 % über dem Basiszinssatz und zwar in Höhe eines Betrages von 16.705,00 Euro seit dem 11.07.2017 und von weiteren 3.927,00 Euro seit Klagezustellung zzgl. einer vorgerichtlichen 1,5 Geschäftsgebühr gern. Nr. 2300 VV RVG in Höhe von 1.133,00 Euro zu zahlen.

Die Beklagten haben beantragt,

die Klage abzuweisen.

Die Beklagten haben behauptet, das GMS »Petran« habe sich vor der Kurveneinfahrt dreimal über Funk mit »Petran Überlänge zu Tal fahrend« gemeldet und zwar das erste Mal in Höhe Berghäuser Grund vor dem Rheinkilometer 393, das zweite Mal am Ende der Einmündung des Berghäuser Altrheins und das dritte Mal unmittelbar vor dem Salmgrund vor der Flussbiegung nach links. Der Schiffsführer des FGKS »Regina Rheni« habe sich nautisch fehlerhaft verhalten, in dem FGKS »Regina Rheni« in die Flusskrümmung eingefahren sei, obwohl die Stelle zum Passieren überhaupt nicht geeignet sei. Vielmehr hätte FGKS »Regina Rheni« ca. 500 m unterhalb der Hafeneinfahrt Rheinhausen bei Rheinkilometer 396 ständig machen müssen, d.h. FGKS »Regina Rheni« habe an der Stelle nicht nur den talfahrenden SV »Montana« passieren lassen, sondern sich weiter ständig machen müssen, um auch den nachfolgenden Talfahrer GMS »Petran« vorbeifahren zu lassen. Im Scheitelpunkt der engen Linkskrümmung sei eine Begegnung zwischen Berg- und Talfahrt hoch riskant, zumal Niedrigwasser geherrscht habe und aufgrund dessen die grüne Tonne bei Rheinkilometer 395,1 entsprechend versetzt worden sei, so dass eine Fahrinnenbreite von lediglich 60 bis 70 m und nicht der ansonsten vorgesehenen Breite von 88 m vorhanden gewesen sei. Darüber hinaus sei FGKS »Regina Rheni« breit gefahren und habe sich nicht dicht am Ufer gehalten. FGKS »Regina Rheni« sei zum Zeitpunkt der Anfahrt mit dem

Kopf etwa 38 m am geografisch rechten Ufer gefahren. Die Beklagten waren außerdem der Ansicht, die Klägerinnen zu 5 und 6 seien aufgrund ihrer Eigenschaft als Versicherungsmaklerinnen nicht aktivlegitimiert.

Das Amtsgericht hat nach Einholung eines Sachverständigengutachtens, der Verwertung der Verklarungsakte (30 UR II 117) und Beiziehung der Ermittlungsakte der Wasserschutzpolizei Mannheim (OWi/1617689/2016) mit Urteil vom 21.02.2020, den Beklagten zugestellt am 11.03.2020, der Klage durch Urteil vom 21.02.2020 im Wesentlichen stattgegeben und dazu ausgeführt:

Das Bestreiten der Beklagten hinsichtlich der Existenz der Klägerin zu 6 sei unbeachtlich weil unsubstantiiert, der Klägervertreter habe einen Auszug über deren Geschichte und Umfirmierung vorgelegt, die Beklagten hätten auch zu keiner Zeit die Existenz in Frage gestellt, warum eine bloße Namensänderung dazu führen solle, dass diese nicht mehr existiere, hätten die Beklagten nicht dargelegt.

Den Klägerinnen stehe gegen die Beklagten als Gesamtschuldner ein Schadenersatzanspruch in Höhe von insgesamt 88.359,85 € zu. Die Beklagte zu 1 hafte als Schiffseigner (§§ 3, 92b BinSchG), der Beklagte zu 2 hafte gemäß §§ 823 Abs. 1, 2 BGB i.V.m. §§ 1.04, 6.04 Rheinschiffahrt-Polizeiverordnung. Die Klägerinnen zu 1 – 6 seien aktivlegitimiert, die Beklagten hätten zum Schluss die Eigenschaft der Klägerinnen zu 1 – 4 als Kaskoversicherinnen nicht mehr bestritten und auch nicht, dass Entschädigungen jeweils in der genannten Höhe erbracht worden seien und dass jeweils die Forderungen im Rahmen einer Abtretungsvereinbarung auf die Klägerinnen übergegangen seien. Ebenso würden die Beklagten nicht bestreiten, dass die hinter den Klägerinnen zu 5 und 6 stehenden Versicherinnen die Entschädigungen jeweils in der genannten Höhe erbracht hätten und dass jeweils die Forderungen im Rahmen einer Abtretungsvereinbarung auf diese übergegangen seien. Es liege eine zulässige gewillkürte Prozessstandschaft vor.

Nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme stehe fest, dass der Beklagte zu 2 rechtswidrig und mindestens fahrlässig fremdes Eigentum beschädigt habe, weil er aufgrund nicht angepasster Geschwindigkeit und fehlenden Einsatzes des Bugstrahlruders in der Kurvenkrümmung nicht im äußeren Drittel der Fahrinne gefahren und die geographisch linksrheinisch liegende Tonne bei Rheinkilometer 395,1 angefahren, sondern sich im mittleren und teilweise sogar an der Grenze zwischen dem mittleren und im rechten Drittel der Fahrinne befunden habe. Der

Beklagte zu 2 habe gegen die sich aus § 3.03 und § 6.04 RheinSchPV ergebenden Pflichten fahrlässig verstoßen; nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme stehe fest, dass dieser kurz vor der Kollision in der Mitte der Fahrinne gefahren sei, so dass eine sichere Begegnung mit dem Bergfahrer nicht mehr möglich gewesen sei. Dies ergebe sich aus den überzeugenden Ausführungen des Sachverständigen in seinen Gutachten. Das GMS »Petran« habe sich beim Passieren der grünen Tonne bei Rheinkilometer 395,1 schon weit im mittleren Drittel der Fahrinne befunden und sei weiter in Richtung des rechten Drittels, in dem sich das FGKS »Regina Rheni« befunden habe, gedriftet. Nach den Feststellungen des Sachverständigen sei bei der angewiesenen Begegnung Steuerbord an Steuerbord der Kurs so weit nach Backbord zu richten gewesen, dass das mittlere Drittel freibleibe. Dies sei seitens des GMS »Petran« nicht geschehen. Der Grund für den Zusammenstoß sei in der Abdrift des GMS »Petran« zu sehen. Das Gericht sei der Überzeugung, dass das GMS »Petran« zu schnell in die Kurve eingefahren sei und es ihm deshalb nicht gelungen sei, dicht an der grünen Tonne entlang zu fahren. Die Feststellung des Sachverständigen widerlegen damit die Angaben des Beklagten zu 2 im Verklarungsverfahren.

Diese objektive Pflichtverletzung sei dem Beklagten zu 2 auch subjektiv vorwerfbar. Dass dem Lotsen des FGKS »Regina Rheni« ein schadensursächliches nautisches Fehlverhalten anzulasten sei, könne nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme nicht angenommen werden. Dieser sei nicht verpflichtet gewesen, bei Rheinkilometer 396 abzustoppen, eine Stelle, an der kein hinreichender Raum für eine Vorbeifahrt zur Verfügung stehe, sei nicht gegeben. Der Kurvenradius betrage 1000 m. Es lasse sich nicht feststellen, dass am Unfalltag die Tonne versetzt und die Fahrinne lediglich 60 bis 70 m breit gewesen sei. Der im Verklarungsverfahren vernommene Zeuge D habe dies zwar angegeben, der Beklagte zu 2 habe jedoch im Verklarungsverfahren selbst angegeben, dass sich die grüne Tonne an der im Rheinatlas eingezeichneten Stelle befunden habe, dem entspreche auch die Auskunft des Mitarbeiters Schlichtmann der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest. Die Beklagten hätten somit nicht den Nachweis führen können, dass es sich am Tag der Havarie um eine Fahrwasserenge gehandelt habe.

Zwar spreche nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme vieles dafür, dass das FGKS »Regina Rheni« das rechte Drittel der Fahrinne nicht voll ausgenutzt und sich eher im linken Teil des rechten Drittels bewegt habe. Es lasse sich jedoch

nicht feststellen, dass das FGKS »Regina Rheni«, wie von den Beklagten behauptet, über 38 m vom geographisch rechten Ufer entfernt gewesen sei. Es stehe nicht mit der erforderlichen Sicherheit fest, dass der Unfall dann hätte vermieden werden können, wenn das FGKS »Regina Rheni« den vorhandenen Platz im rechten Drittel der Fahrinne voll ausgenutzt hätte, weil nach den Ausführungen des Sachverständigen die weitere Abdrift des Heckes des GMS »Petran« nicht ermittelt werden könne.

Zu dem von den Beklagten zu erstattenen Schaden in einer Gesamthöhe von unstreitig 88.359,85 € zählten auch die vorprozessualen Rechtsanwaltskosten der Klägerinnen, denn diese seien zur zweckentsprechenden Rechtsverfolgung notwendig. Allerdings seien die anteiligen 1,5 Geschäftsgebühren geringer als von den Klägerinnen geltend gemacht, weshalb die Klage teilweise abzuweisen gewesen sei. Zinsen könnten die Klägerinnen jeweils anteilig ab dem 11.07.2017 verlangen.

Gegen dieses den Beklagten am 11.03.2020 zugestellte Urteil, auf das hinsichtlich der weiteren Einzelheiten des Parteivortrags im 1. Rechtszug einschließlich der dort getroffenen Feststellungen verwiesen wird, wenden sich die Beklagten mit ihrer am 23.03.2020 eingelegten und am 07.05.2020 begründeten Berufung:

Das Rheinschiffahrtsgericht sei zu Unrecht von einer Klagebefugnis der Klägerinnen zu 5 und 6 ausgegangen, zu deren Prozessführungsbefugnis sei nichts Substantiiertes vorgetragen worden, eine Bevollmächtigung bleibe bestritten, ein eigenes schutzwürdiges Interesse sei ebenfalls nicht zu erkennen.

Im Übrigen habe das Rheinschiffahrtsgericht die allgemeine Sorgfaltspflicht und die Begegnungsregeln grob verkannt, die Rheinschiffahrtspolizeiverordnung kenne keine »Fahrinnen-Drittel-Regel« und kein Gebot, wonach jedes Schiff in seinem Drittel bleiben müsse, es gebe kein Rechtsfahrgebot, eine Begegnung sei nur dort zulässig, wo eine solche ohne jedes Risiko für die beteiligten Schiffe oder Dritte möglich sei. Der Bergfahrer, der nicht mit Sicherheit sagen könne, dass die Begegnungsstelle eine risikolose Begegnung zulasse, habe sich an geeigneter und sicherer Stelle ständig zu machen. Diese Wartepflicht folge auch aus dem Gebot der allgemeinen Rücksichtnahme und erst recht dann, wenn der Entgegenkommende wie hier ein überlanges Schiff sei. Der Bergfahrer dürfe nicht darauf vertrauen, dass der Entgegenkommende dem Risiko durch eine

besonders geschickte Fahrweise werde begegnen können, von einer optimalen Fahrweise dürfe nicht ausgegangen werden. Danach sei die Havariestelle im Scheitelpunkt der Rheinschleife bei Altlußheim für eine Begegnung denkbar ungeeignet gewesen, hätte FGKS »Regina Rheni« an der Stelle, an dem es sich wegen der Begegnung mit SV »Montana« ständig gemacht hatte, noch wenige Minuten gewartet und auch GMS »Petran« passieren lassen, hätte sich die Havarie nicht ereignet. Der Sachverständige Franz habe die Ungeeignetheit der Stelle für eine Begegnung bestätigt, das Rheinschiffahrtsgericht habe die Ausführungen des Sachverständigen Alexander missverstanden, bei der so genannten »Fahrinnen-Drittel-Methode« handle es sich nicht um eine Begegnungsregel, zur entscheidenden Frage, ob FGKS »Regina Rheni« hätte warten müssen, habe er sich nicht geäußert.

Die Beklagten beantragen:

Die Klage wird unter Abänderung des Urteils des Rheinschiffahrtsgerichts zu Mannheim vom 21. Februar 2020, Az.: 31 C 1/17 RhSch, abgewiesen.

Die Klägerinnen beantragen,

die Berufung der Berufungskläger/Beklagten zurückzuweisen.

Sie verteidigen das angegriffene Urteil. Die Stromverhältnisse seien nicht eng gewesen, die Länge des GMS »Petran« sei heute nicht mehr ungewöhnlich, es habe keine Veranlassung für das FGKS »Regina Rheni« gegeben, sich ständig zu machen. Das Rheinschiffahrtsgericht habe weder die tatsächlichen nautischen Umstände noch die Begegnungsregeln verkannt, es habe zu Recht auf die nautisch falsche Fahrweise des GMS »Petran« abgestellt. Probleme habe es nur gegeben, weil der Lotse Lienhart pflichtwidrig viel zu schnell gefahren sei, die grüne Tonne nicht hart angehalten habe und das Bugstrahlruder nicht auf Stand-by geschaltet habe.

Die Klagebefugnis der Klägerinnen zu 5 und 6 sei gegeben, das Rheinschiffahrtsgericht habe zutreffend dargelegt, dass die dahinter stehenden Versicherer die Entschädigungen in der jeweils genannten Höhe erbracht haben und die diesbezüglichen Forderungen auf die Versicherer übergegangen sind. Die Versicherer hätten die Klägerinnen zu 5 und 6 umfassend ermächtigt, was sich bereits daraus ergebe, dass in der Versicherungspolice alleine diese und nicht die dahinter stehenden Versicherer aufgeführt seien. Vorsorglich werde das bereits in 1. Instanz vorgebrachte Beweisangebot zur Ermächtigung wiederholt.

Wegen der näheren Einzelheiten des Vorbringens der Parteien im Berufungszug wird auf die eingereichten Schriftsätze nebst Anlagen Bezug genommen.

Mit Beschluss vom 21.11.2021 hat das Amtsgericht Mannheim das Rubrum des Urteils des Amtsgerichts – Rheinschiffahrtgerichts – Mannheim vom 21.02.2020 hinsichtlich der Klägerin zu 5. und der Klägerin zu 6. berichtigt.

II.

Die Berufung ist zulässig und insbesondere form- und fristgerecht eingelegt und auch im Übrigen statthaft.

1. Das Rheinschiffahrtsobergericht Karlsruhe ist zur Entscheidung über die Berufung (Art. 37, 38 der revidierten Rheinschiffahrtsakte vom 17. Oktober 1868 in der Fassung vom 20.11.1963, künftig: Mannheimer Akte) berufen, obwohl diese Zuständigkeit nur für Berufungen über Entscheidungen der Rheinschiffahrtsgerichte eröffnet ist (Art. 37 i.V.m. Art. 34 der Mannheimer Akte) und das Amtsgericht ausweislich des Kopfes der Entscheidung die Bezeichnung »Amtsgericht Mannheim« und nicht, wie dies Art. 33, 34 der Mannheimer Akte i.V.m. § 15 Abs. 1 BinSchGerG ausdrücklich vorschreibt, die korrekte Bezeichnung »Rheinschiffahrtsobergericht Mannheim« geführt hat. Denn insoweit genügt es, dass das entscheidende Gericht trotz fehlender Bezeichnung als Rheinschiffahrtsobergericht hinreichend klar zum Ausdruck gebracht hat, dass es als Rheinschiffahrtsobergericht entscheiden wollte (Schiffahrtsobergericht Nürnberg, Urteil vom 25.01.1996 – 8 U 372/95 Bsch –, TranspR 1996, 352; Schiffahrtsobergericht Karlsruhe, Urteil vom 19.03.2004 – 23 U 6/03 BSch –, juris Rn. 14; v. Waldstein/Holland, Binnenschiffahrtsrecht, 5. Aufl., § 5 BinSchVerfG Rn. 2). Diese Voraussetzungen sind hier – noch – erfüllt. Die Klage wurde an das Amtsgericht Mannheim – Rheinschiffahrtsobergericht – gerichtet, wie im Übrigen auch die weiteren Schriftsätze der Parteien. Dieses hat für das Verfahren ein für Schiffahrtssachen vorgesehenes Aktenzeichen (Az.: 31 C 1/17 Rhsch) vergeben, gleichwohl aber ständig lediglich als Amtsgericht Mannheim gehandelt. Erstmals auf Seite 9 des Tatbestands des angegriffenen Urteils findet sich ein Hinweis darauf, dass es als Rheinschiffahrtsobergericht Beweis erhoben habe, was aber in den nach § 313 Abs. 1 Nr. 2 ZPO vorgeschriebenen Angaben nicht zum Ausdruck kommt. Schließlich ergibt sich der Wille, als Rheinschiffahrtsobergericht zu entscheiden, auch aus dem Berichtigungsbeschluss vom 08.04.2020, wenngleich die Bezeichnung uneinheitlich ist (einmal Rheinschiffahrtsobergericht und einmal Amtsgericht Mannheim – Rheinschiffahrtso-

gericht –) und nicht der Bezeichnung aus Art. 33 der Mannheimer Akte entspricht. Insoweit ist unschädlich, dass auch der weitere Berichtigungsbeschluss vom 21.11.2021 erneut unklare und widersprüchliche Bezeichnungen des Gerichts enthält. Die unzureichende Bezeichnung im Urteil ist deshalb unschädlich.

2. Die Zuständigkeit des Rheinschiffahrtsobergerichts ist auch für Ansprüche gegen einen Lotsen im Zusammenhang mit einem Unfall auf dem Rhein gegeben, dies ergibt sich aus der Auslegung von Art. 34 der Mannheimer Akte (BGH, Entscheidung vom 28.09.1972 – II ZR 6/71 – [juris Rn. 6] = BGHZ 59, 242 ff.),

3. Der Wert der Beschwer übersteigt auch den Betrag von 20 Sonderziehungsrechten (Art. 37 i.V.m. Art. 32 der Mannheimer Akte).

III.

Die Berufung der Beklagten hat keinen Erfolg.

1. Die Klage ist in vollem Umfang zulässig.

1.1. Die Klage der im Rubrum der Entscheidung aufgeführten Klägerin B. BV, Klägerin zu 6 (die Bezeichnung der Klägerinnen erfolgt künftig nach dem berechtigten Rubrum), ist zulässig, weil diese Klägerin nach § 50 ZPO parteifähig ist, was auch ohne ausdrückliche Rüge in jeder Lage des Verfahrens und damit auch noch vom Senat im Berufungsverfahren von Amts wegen zu berücksichtigen ist (§ 56 Abs. 1 ZPO; BGH, Urteil vom 10.10.1985 – IX ZR 73/85 – [juris Rn. 14]; Urteil vom 04.05.2004 – XI ZR 40/03 – [juris Rn. 15]; BAG, Beschluss vom 05.06.2014 – 6 AZN 267/14 – [juris Rn. 13]). Insoweit besteht deshalb auch keine Bindung an die Feststellungen des Rheinschiffahrtsobergerichts bezüglich der Parteifähigkeit dieser Klägerin (BGH, Urteil vom 24.02.1994 – VII ZR 34/93 – [juris Rn. 15]; Zöller/Althammer, ZPO, 33. Aufl., § 56 Rn. 2; Prütting/Gehrlein/Gehrlein, ZPO, § 56 Rn. 5).

Jedenfalls im Berufungsverfahren steht die Parteifähigkeit (§ 50 ZPO) fest. Die Klägerinnen haben durch Vorlage von Registerauszügen (Anlagen BK 1 und BK 2, Anlagen Heft Kl. II 21 ff.) die Existenz der Klägerin zu 6 als juristische Person belegt, was zu berücksichtigen ist. Denn es entspricht einhelliger Rechtsprechung, dass im Zusammenhang mit den von Amts wegen zu prüfenden Prozessvoraussetzungen § 531 Abs. 2 ZPO nicht zur Anwendung gelangt (BGH, Urteil vom 24.02.1994 – VII ZR 34/93 – [juris Rn. 15]); Beschluss vom 17.10.1995 – XI ZR 230/94 – [juris Rn. 15]; Beschluss vom 07.06.2018 – I ZB 57/17 – [juris Rn. 15];

MüKoZPO/Rimmelpacher, 6. Aufl. 2020, ZPO § 531 Rn. 19; Zöller/Althammer, ZPO, 33. Aufl., § 56 Rn. 2; Prütting/Gehrlein/Gehrlein, ZPO, 13. Aufl., § 56 Rn. 5; vgl. auch BGH, Urteil vom 20.05.2011 – V ZR 99/10 – [juris Rn. 9]) und auch sonst Verspätungsvorschriften nicht angewandt werden können (BGH, Urteil vom 04.05.2004 – XI ZR 40/03 – [juris Rn. 16]). Deren Existenz wird von den Beklagten auch nicht mehr bestritten (vgl. deren Schriftsatz vom 19.11.2021). Auf die Frage, ob der Formulierung im unstreitigen Teil des Tatbestands, »bei den Klägerinnen zu 5. und 6. handelt es sich um Versicherungsmaklerinnen«, die Bedeutung beizumessen sein sollte, dass die Existenz der Klägerin zu 6 unstreitig gewesen sei, und die sich daran anschließende weitere Frage, ob der Senat nach § 314 S. 2 ZPO daran gebunden wäre, obwohl sich aus dem Protokoll der mündlichen Verhandlung vom 21.02.2020, aufgrund derer das angefochtene Urteil ergangen ist, die Unrichtigkeit dieser Aussage im Tatbestand ergibt ist als ausdrückliche Erklärung des Beklagtenvertreters festgehalten, »darüber hinaus bestreitet er nochmals die Existenz von »B« (= nach dem Rubrum des Urteils Klägerin zu 5), was vorgeht (BGH, Urteil vom 24.07.2018 – VI ZR 294/17 – [juris Rn. 11] mit weiteren Nachweisen), kommt es mithin nicht mehr an. Das Bestreiten der Aktivlegitimation und das Bestreiten der Prozessführungsbefugnis durch die Beklagten ist für die Parteifähigkeit ohne Bedeutung.

1.2. Die Parteifähigkeit der Klägerin zu 5 (C. BV) wurde und wird nicht bestritten, das Bestreiten der Aktivlegitimation beinhaltet kein Bestreiten der Parteifähigkeit.

2. Die Annahme des Rheinschiffahrtsobergerichts, die Klägerinnen zu 5 und 6 seien von den hinter ihnen stehenden Versicherungen zur Geltendmachung der diesen zustehenden Schadensersatzansprüche ermächtigt worden, und die daraus hergeleitete gewillkürte Prozessstandschaft (Urteil Seite 12) sind aus Rechtsgründen nicht zu beanstanden. Zwar handelt es sich bei der Prozessführungsbefugnis um eine Prozessvoraussetzung, die in jeder Lage des Verfahrens von Amts wegen zu prüfen ist (§ 51 ZPO; BGH, Urteil vom 24.02.1994 – VII ZR 34/93 – [juris Rn. 15]; Urteil vom 24.08.2016 – VIII ZR 182/15 – [juris Rn. 18]). Deren Voraussetzungen, die sich auch in Fällen mit Auslandsberührung allein nach deutschem Prozessrecht bestimmen (BGH, Urteil vom 24.02.1994 – VII ZR 34/93 – [juris Rn. 11]; Urteil vom 30.06.1994 – I ZR 32/92 – [juris Rn. 17]), sind erfüllt, sowohl die dazu notwendige vom Berechtigten erteilte Ermächtigung als auch ein eigenes schutzwürdiges Interesse an der Geltendmachung sind gegeben.

2.1. Die Klägerinnen zu 5 und 6 haben ausdrücklich vorgebracht, von den ihnen vertretenen Versicherern nicht nur bevollmächtigt worden zu sein, im eigenen Namen Schäden abzuwickeln; ihnen sei darüber hinaus von den Versicherern auch die Prozessführung derart übertragen worden, dass der Regress im eigenen Namen geführt werden könne (vgl. Protokoll der mündlichen Verhandlung vom 21.02.2020, Seite 2/3, AS. I/391 i.V.m. den Schriftsätzen vom 18.02.2020, AS I/422, und vom 19.02.2020, dort Seite 1, AS. I/436). Daraus ergibt sich die für eine Prozessführung notwendige Ermächtigung. Die Beklagten haben ausdrücklich eingeräumt, dass diese Klägerinnen im eigenen Namen Schäden abwickeln und vor Gericht Regress führen dürfen (Protokoll der mündlichen Verhandlung vom 21.02.2020, Seite 3, AS. I/391 i.V.m. Schriftsatz vom 19.02.2020, AS I/431). Auf den – von den Beklagten im 1. Rechtszug allein bestrittenen, von diesen Klägerinnen aber auch nicht behaupteten (vgl. deren Schriftsatz vom 19.02.2020, AS. I/346) – Forderungsübergang auf sie und die auf dieser Grundlage bezweifelte Aktivlegitimation kommt es nicht an, denn prozessführungsbefugt ist nicht allein der Inhaber der Forderung, sondern auch weitere Personen, die dieser Inhaber zur prozessualen Durchsetzung der Forderung ermächtigt hat. Dass die die Klägerinnen zu 5 und 6 ermächtigenden Versicherungen aufgrund eines Forderungsübergangs Inhaber der Ansprüche wurden, ist zwischen den Parteien unstreitig, so dass auch feststeht, dass die Klägerinnen zu 5 und 6 vom Berechtigten ermächtigt wurden. Zweifel an der Wirksamkeit dieser Ermächtigung wurden weder vorgebracht noch sind solche ersichtlich.

Soweit die Beklagten nunmehr erstmals in der Berufung die Ermächtigung bestreiten (Berufungsbegründung vom AS. II/11 und Schriftsatz vom 19.11.2021, Seite 3 ff., II/241 ff.), können sie damit nicht gehört werden. Dies folgt schon daraus, dass sie in der Verhandlung vom 21.02.2020 die Ermächtigung zur Geltendmachung im eigenen Namen ausdrücklich eingeräumt haben und dem Zugeständnis dieser Rechtsstatsache Geständniswirkung beizumessen ist (§ 288 ZPO) mit der Folge, dass diese Geständniswirkung nur durch den Nachweis der Unrichtigkeit beseitigt werden könnte, der nicht angetreten ist.

2.2. Auch das für eine gewillkürte Prozessstandschaft notwendige schutzwürdige Interesse an der Geltendmachung ist gegeben. Dieses Interesse kann zum einen rein wirtschaftlicher Natur sein (BGH, Urteil vom 10.2016 – V ZR 125/15 – [juris Rn. 17]), es kann sich aber auch aus einem Bestreben nach einer vereinfachten Vertragsabwicklung (BGH, Urteil vom

07.06.2001 – I ZR 49/99 – [juris Rn. 30]) oder daraus ergeben, dass der Prozessstandschafter wegen der größeren Sachnähe den Rechtsstreit besser als der ferner stehende Gläubiger führen kann (BGH, NJW 1986, 423 m.w.N.; Urteil vom 03. Dezember 1987 – VII ZR 374/86 – [juris Rn. 8]). Von Letzterem ist hier auszugehen. Es sind allein die Klägerinnen zu 5 und 6, die als Assekuradeure und Versicherungsagenten das Versicherungsverhältnis begründet haben und dieses betreuen und auch insbesondere sämtliche Ansprüche aus diesem Versicherungsverhältnis verfolgen, während die dahinter stehenden Versicherungen entsprechend der üblichen Handhabung in den Niederlanden noch nicht einmal in der Versicherungspolice genannt werden. Aufgrund dieser Umstände ist das schutzwürdige Interesse der Klägerinnen zu 5 und 6 gegeben, die gegenteilige Auffassung der Beklagten überzeugt nicht. Dieses kann nicht schon deshalb verneint werden, weil die Klägerinnen zu 5 und 6 nicht wirtschaftlich am Regresserlös beteiligt sind, denn eine solche Beteiligung würde nur ein weiteres schutzwürdiges Interesse begründen. Ebenso wenig kommt es auf eine »Übertragung« der Forderungen auf sie an, denn die grundsätzlich gegebene Möglichkeit, ein fremdes Recht im eigenen Namen geltend zu machen (Prozessstandschaft) kann nicht schon deshalb verneint werden, weil eine Abtretung der Forderung an den Prozessstandschafter möglich wäre. Soweit die Beklagten in diesem Zusammenhang auch erneut eine hinreichende Ermächtigung bezweifeln, ist ihnen dies aufgrund der Geständniswirkung versagt.

2.3. Schließlich haben die Klägerinnen zu 5 und 6 rechtzeitig vor Schluss der mündlichen Verhandlung mit Schriftsatz vom 18.02.2020 i.V.m. den Erklärungen in der mündlichen Verhandlung vom 21.02.2020 offengelegt, dass ihnen von den durch sie vertretenen Versicherern eine Vollmacht zur Schadensabwicklung erteilt und die Befugnis zur Prozessführung im eigenen Namen erteilt wurde, sie mithin den Rechtsstreit als gewillkürte Prozessstandschafter führen.

3. Die Beklagten zu 1 und 2 haften den Klägerinnen zu 1 – 7 für den Schaden am FGKS »Regina Rheni«.

Hinsichtlich der Beklagten zu 1, der Schiffseignerin, ergibt sich die Haftung aus §§ 3, 92, 92b BinSchG, § 823 Abs. 1 und 2 BGB, wobei die Beklagte zu 1 insoweit auch für eine Schadenszufügung durch den Beklagten zu 2 als Lotsen einzustehen hat (§§ 3 Abs. 1, 92d BinSchG).

Der Beklagte zu 2 haftet nach § 7 BinSchG, § 823 Abs. 1 und 2 BGB, denn er

war zum Zeitpunkt der Kollision Schiffsführer im Sinne von § 1.02 1. und 5. RheinSchPV. Zwar ist ein Lotse grundsätzlich lediglich Berater des Schiffsführers (§ 14 Abs. 1. der Anl. 1 der Verordnung zur Einführung der Lotsenordnung für den Oberrhein vom 15.06.1956 <zuletzt geändert durch Gesetz vom 02.06.2016 [BGBl I, S. 1257]>, künftig: RheinLotsO; die Zulässigkeit dieser Regelungen ergibt sich aus Art. 26 der Mannheimer Akte). Der Lotse wird jedoch dann zum verantwortlichen Schiffsführer, wenn der Schiffsführer – wie hier der Kapitän Z des GMS »Petran« – nicht über das für die zu befahrene Strecke des Oberrheins notwendige Rheinpatent verfügt. Denn einem ausdrücklichen Verlangen zur Übernahme der Befehlsgewalt (§ 14 Abs. 3 Satz 1 RheinLotsO) steht die Mitteilung, dass der Schiffsführer nicht über das für die Strecke notwendige Rheinschifferpatent verfügt, gleich mit der Folge, dass dann der Lotse – hier der Beklagte zu 2 – zum verantwortlichen Schiffsführer im Sinne von § 1.02 1. und 5. RheinSchPV wird und die Verantwortung des Kapitäns für die Einhaltung der sich aus der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung ergebenden Verhaltenspflichten endete (BGH, Urteil vom 22.05.1978 – II ZR 111/76 – ZfB 1978, Sammlung Seite 694 f. [juris Rn. 10] = BGHZ 107, 32 ff.; Senat, Urteil vom 27.04.2015 – 22 U 1/14 RhSch – ZfB 2015, Sammlung Seite 2359 ff. [juris Rn. 50]; vgl. auch Rheinschiffahrtsobergericht Karlsruhe, Urteil vom 29.06.1994 – U 13/92 RhSch – ZfB 1995, Sammlung Seite 1563 ff., NZV 1996, 72).

3.1. Dass die Klägerinnen zu 1 – 4 und die Klägerin zu 7 Gläubiger der Schadensersatzforderungen sind, ist unstreitig:

3.1.1. Die Aktivlegitimation der Klägerinnen zu 1–4 haben die Beklagten jedenfalls im Berufungsrechtszug nicht in Abrede gestellt. Ungeachtet dessen hat das Rheinschiffahrtsgericht den Umstand, dass die Klägerinnen zu 1–4 Versicherer des Schiffes sind, dass sie entsprechend ihren Angaben an dem Versicherungsverhältnis beteiligt sind und dass sie entsprechend ihrer Beteiligung daran Versicherungsleistungen in Höhe von insgesamt 67.727,85 € erbracht haben, im Tatbestand als unstreitig dargestellt (Urteil Seite 3 und Seite 6), woran der Senat ungeachtet der sachlichen Richtigkeit dieser Feststellungen nach § 314 Satz. 1 ZPO gebunden ist, nachdem die Beklagten keine Berichtigung des Tatbestands nach § 320 ZPO beantragt haben und ein Fall von § 314 S. 2 ZPO nicht vorliegt. Dass aufgrund der Erbringung von Versicherungsleistungen an die Klägerin zu 7 nach den Versicherungsverträgen und dem – unbestritten – anwendbaren niederländischen Recht ein Forderungsübergang auf die

Klägerinnen zu 1 – 4 stattgefunden hat, haben die Beklagten nicht mehr in Abrede gestellt.

3.1.2. Die Klägerin zu 7 ist als Eigentümerin des beschädigten Schiffs zur Geltendmachung des Schadens an diesem aktiv legitimiert, dies wurde von dem Beklagten auch zu keinem Zeitpunkt bezweifelt.

3.1.3. Dass die hinter den Klägerinnen zu 5 und 6 stehenden Versicherungen aufgrund und im Umfang der von ihnen geleisteten Zahlungen Inhaber der Schadenersatzforderung der Klägerin zu 7, der Eigentümerin des beschädigten Schiffes, wurden, ist unstrittig. Die Befugnis der Klägerinnen zu 5 und 6 zur Geltendmachung dieser Forderung ergibt sich aus der Ermächtigung zur Geltendmachung dieser Forderungen im Rahmen der Prozessstandschaft. Die Klägerinnen zu 5 und 6 sind auch befugt, Leistung an sich zu verlangen. Denn sie haben bereits im 1. Rechtszug vorgebracht, zum Regress im eigenen Namen berechtigt zu sein und deshalb auch Zahlung an sich verlangen zu können, was schon in der Antragstellung zum Ausdruck kam. Auch insoweit haben die Beklagten den Vortrag der Klägerinnen nicht bestritten, vielmehr mit Geständniswirkung (§ 288 ZPO) eingeräumt, dass diese zu einem Regress im eigenen Namen einschließlich der Befugnis, Zahlung an sich zu verlangen, berechtigt sind.

3.2. Das Rheinschiffahrtsgericht hat zu Recht angenommen, dass die Schiffsführung des GMS »Petran« gegen die Sorgfaltspflichten aus § 6.03 und § 1.04 Rheinschiffahrtspolizeiverordnung 1994 (RheinSchPV i.V.m der Verordnung zur Einführung der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung vom 19.12.1994 [RheinSchPEV], BGBl II 1994, 3816) verstoßen hat, beides »Schutzgesetze« i.S.d. § 823 Abs. 2 BGB (Rheinschiffahrtsobergericht Karlsruhe, Urteil vom 25.01.2002 – U 3/01 RhSch – [juris Rn. 35]).

Der Senat ist nach § 529 Abs. 1 ZPO an die Feststellungen des Rheinschiffahrtsgerichts gebunden, soweit keine konkreten Anhaltspunkte vorliegen, die Zweifel an der Richtigkeit und Vollständigkeit der Tatsachenfeststellung begründen und neue Feststellungen gebieten. Anhaltspunkte für die Unrichtigkeit der Beweiswürdigung sind ein unrichtiges Beweismaß, Verstöße gegen Denk- und Naturgesetze oder allgemeine Erfahrungssätze, Widersprüche zwischen einer protokollierten Aussage und den Urteilsgründen sowie Mängel der Darstellung des Meinungsbildungsprozesses wie Lückenhaftigkeit oder Widersprüche. Konkreter Anhaltspunkt in diesem Sinn ist jeder objektivierbare rechtliche oder tatsächliche Einwand gegen die erstinstanzlichen

Feststellungen (BGH, Urteil vom 18.10.2005 – VI ZR 270/04 – [juris Rn. 9]); bloß subjektive Zweifel, lediglich abstrakte Erwägungen oder Vermutungen der Unrichtigkeit ohne greifbare Anhaltspunkte genügen nicht (BGH, Urteil vom 08.06.2004 – VI ZR 230/03 – [juris Rn. 16]). Die Beklagten haben Anhaltspunkte für die Fehlerhaftigkeit der Beweiswürdigung im obigen Sinne weder dargelegt noch sind solche ersichtlich.

Die Schiffsführung des GMS »Petran« hat eine verbotene Kursänderung gem. § 6.03 Nr. 3 RheinSchPVO ausgeführt, denn eine solche ist auch dann gegeben, wenn – wie hier – der Talfahrer einen objektiv geeigneten und ihm gewiesenen Weg verlässt und sich dem Bergfahrer bei der Begegnung nähert (vgl. BGH, Urt. v. 29.6.1959, VersR 1959, 608; Bemm/von Waldstein, RheinSchPVO, § 6.03 Rz. 37), obwohl es ausreichend Platz für eine Begegnung gegeben hat, sofern sich dieser nur weiter linksrheinisch gehalten hätte. Denn der dem GMS »Petran« gewiesene Weg war geeignet im Sinne von § 6.04 Abs. 1 RheinSchPVO:

3.2.1. Zwar verweisen die Beklagten im Ansatz zutreffend darauf, dass der Weg an der Begegnungsstelle nur dann geeignet im Sinne von § 6.04 1. RheinSchPV ist, wenn unter Berücksichtigung der örtlichen Umstände und des übrigen Verkehrs hinreichender Raum für die Vorbeifahrt vorhanden ist (§ 6.03 1. RheinSchPV), mithin nach den konkreten Umständen die Begegnung des Bergfahrers mit dem Talfahrer an dieser Stelle ohne Risiko für die beteiligten Schiffe möglich ist. Dies bedeutet entgegen der Auffassung der Beklagten allerdings nicht, dass ein Risiko mit naturwissenschaftlicher Gewissheit und mithin mit 100%iger Sicherheit ausgeschlossen sein muss. Die Forderung nach absoluter Gewissheit eines vollständigen Risikoausschlusses würde faktisch eine Begegnung regelmäßig ausschließen, weil bei der vorausschauenden Beurteilung, ob ausreichend Raum für eine Begegnung vorhanden ist, nie ausgeschlossen werden kann, dass es aufgrund besonderer Umstände (z.B. aufgrund technischer Defekte oder eines Fehlverhaltens der Schiffsführung) zu einer Kollision kommt. Maßgeblich ist vielmehr, ob nach den konkreten Umständen eine gewisse Möglichkeit besteht, dass eine Gefahrenlage eintreten kann, wobei ein Schiffsführer nicht jede und insbesondere nicht eine fernliegende Möglichkeit einer Gefahrenlage in Rechnung stellen muss. Denn ein Schiffsführer darf, jedenfalls solange keine gegenteiligen Anhaltspunkte für ihn erkennbar sind, darauf vertrauen, dass die Führung des Talfahrers sich schiffahrtsüblich und situationsgerecht verhält (Rheinschiffahrtsobergericht Karlsruhe, Urt. v. 20.03.2002 – U 4/01

RhSch –, OLGR Karlsruhe 2003, 114; Rheinschiffahrtsobergericht Köln, Urteil vom 20.03.2018 – 3 U 209/13 BSchRh – ZfB 2018, Sammlung Seite 2522 f. [juris Rn. 53]; Bemm/von Waldstein, RhSchPV, § 6.09 Rz. 7 m.w.N.). Eine Verpflichtung des Bergfahrers, dem Talfahrer den günstigsten Fahrweg zu ermöglichen, besteht nicht (BGH, Urteil vom 05.11.1970 – II ZR 84/68 –, VersR 1971, 435 [zu § 38 Nr. 1 Abs. 1 BSchStrO]; Urteil vom 14.02.1977 – II ZR 21/75 – [juris Rn. 8]; Bemm/Kortendick, Rheinschiffahrtspolizeiverordnung 1984, § 6.04 Rn. 16). Den Anforderungen dieser Vorschriften ist deshalb Genüge getan, wenn dem Gegenfahrer objektiv ein geeigneter Weg freigelassen wurde, wobei es ausreicht, wenn der Weg ohne Schwierigkeiten durch beiderseitiges Ausweichen geeignet ist (Rheinschiffahrtsobergericht Köln, Urteil vom 20.03.2018 – 3 U 209/13 BSchRh – [juris Rn. 53]). Da somit spätere fehlerhafte Kurse für die Annahme hinreichenden Raums ohne Bedeutung sind (Rheinschiffahrtsobergericht Köln, Urteil vom 20.03.2018 – 3 U 209/13 BSchRh – [juris Rn. 18]; Bemm/v. Waldstein a.a.O. § 6.03 Rn. 18), kann aus dem Umstand, dass es zu einer Kollision gekommen ist, noch nicht darauf geschlossen werden, dass dem Talfahrer kein geeigneter Weg gewiesen bzw. ihm für die Begegnung kein hinreichender Raum gelassen wurde.

3.2.2. Dass nach den somit maßgeblichen objektiven Umständen der dem GMS »Petran« gewiesene Weg ein geeigneter im Sinne von § 6.04 Abs. 1 RheinSchPV war, hat das Rheinschiffahrtsgericht zu Recht angenommen. Die Angriffe der Berufung überzeugen nicht:

3.2.2.1. Auf die Angaben des Zeugen D, Schiffsführer des Schubverbandes »Montana« (Länge 193,00 m, Breite 11,45 m), können sich die Beklagten nicht stützen. Dass der Zeuge aufgrund seiner Schätzung einer Fahrrinnenbreite von 60–80 m eine gefahrlose Begegnung des FGKS »Regina Rheni« mit dem von ihm geführten Schubverband »Montana« nicht für möglich hielt (so dessen Aussage im Verklarungsverfahren, Az.: 30 UR II 1/17, Protokoll vom 11.04.2017, Seite 7), besagt für eine Begegnung des FGKS »Regina Rheni« mit dem GMS »Petran« nichts, denn Letzteres war zwar etwas breiter (14,20 m statt 11,45 m) aber deutlich kürzer (lediglich 135,00 m statt 195,00 m), so dass der Schubverband aufgrund der Schrägstellung in der Kurvenfahrt deutlich mehr Raum beanspruchte als das kürzere GMS »Petran«.

3.2.2.2. Zwar hat der Sachverständige Franz in seinem Gutachten vom 20.04.2018 ausgeführt, »die Passage der beiden Fahrzeuge, bei Rheinkilometer 395,3 im Bereich oberhalb der Ausfahrt

Hafen Rheinhausen, ist für eine sichere Passage der beiden Fahrzeuge denkbar ungeeignet« (Gutachten Seite 4). Das Rheinschiffahrtsgericht war aber nicht gehalten, dieser Einschätzung zu folgen, dies insbesondere schon deshalb nicht, weil sie nicht begründet wurde. Denn dazu hätte der Sachverständige Franz den Platz, den die beiden Schiffe in der Kurvenfahrt benötigen, bestimmen und zur Breite der Fahrrinne ins Verhältnis setzen müssen, da nur auf dieser Grundlage die Eignung der Stelle für eine gefahrlose Begegnung hätte beurteilt werden können. Hinzu kommt, dass der Sachverständige Franz in 3 wesentlichen Punkten von falschen Anknüpfungstatsachen ausgeht: Er nimmt eine Breite des GMS »Petran« von 20 m an (Gutachten vom 20.04.2018 im Verfahren 31 C 1/17 RHSch, Seite 2), obwohl dieses lediglich 14,20 m breit ist, so dass schon deshalb davon auszugehen ist, dass er den Platzbedarf des GMS »Petran« in der Kurvenfahrt falsch eingeschätzt hat und seine Auffassung zur fehlenden Eignung auf dieser falschen Einschätzung beruht. Zudem beruht diese Auffassung auf der weiteren unzutreffenden Annahme, die Breite der Fahrrinne im Bereich der Unfallstelle (bei Rheinkilometer 395,270; siehe Gutachten des Sachverständigen Alexander vom 30.06.2019 [im folgenden Gutachten Alexander], Seite 8) betrage im Bereich der grünen Tonne lediglich 60–70 m (vgl. Gutachten Franz vom 20.04.2018 im Verfahren 31 C 1/17 RHSch), obwohl sie tatsächlich durchgehend ca. 90 m beträgt (Gutachten Alexander; vgl. auch den DST-Bericht vom Juli 2017, im Verfahren 31 C 1/17 RHSch, [88–92 m], bzw. Bericht vom Juli 2018, uneingeschränkt 88,0 m breit). Schließlich beträgt der Kurvenradius ab Rheinkilometer 394,95 (die Havariestelle befindet sich bei Rheinkilometer 395,2) 1000 m (Gutachten Alexander, 55; vgl. auch den DST-Bericht vom Juli 2018) und nicht, wie der Sachverständige Franz angenommen hat (Gutachten vom 20.04.2018 im Verfahren 31 C 1/17 RHSch), lediglich 750–780 m. Da sich somit die Annahme des Gutachters Franz auf unzutreffende Annahmen zur Breite des GMS »Petran«, der Fahrrinne und zum Radius der Kurve stützt, ist die auf dieser Grundlage aufbauende Wertung, der GMS »Petran« zur Verfügung stehende Weg sei ungeeignet, unbrauchbar.

3.2.2.3. Dass sich das Rheinschiffahrtsgericht auf der Grundlage des Gutachtens des Sachverständigen Alexander von der Eignung der Havariestelle zur Begegnung überzeugt hat, ist nicht zu beanstanden, der Senat schließt sich dem nach eigener Würdigung des Sachverständigen gutachtens an. Der Sachverständige hat – unter Auswertung der GPS- und AIS-Daten – die Annäherung der beiden Schiffe an die

Kollisionsstelle und die Kollision selbst dargestellt und auch für den Senat überzeugend dargelegt, dass die Abdrift des Hecks des GMS »Petran« für den Zusammenstoß ausschlaggebend war (Gutachten Alexander Seite 57). Denn das Fahrzeug hätte so nahe wie möglich an den linken Fahrinnenrand kommen und außerdem die Geschwindigkeit reduzieren müssen, da damit zu rechnen war, dass bei der Begegnung mit einem »Stützruder-Manöver« gefahren werden muss, weshalb grundsätzlich die Fahrgeschwindigkeit vor der Kurve verringert werden muss, um eine Leistungsreserve zur Verfügung zu haben. Stattdessen ist das GMS »Petran« unter Vernachlässigung dieser Sorgfaltsanforderungen ohne Reduzierung der Geschwindigkeit in die Kurve eingefahren und das Heck driftete über das (gedachte) linke und mittlere Drittel der Fahrrinne in Richtung der Fahrlinie des FGKS »Regina Rheni« ab (Gutachten Alexander Seite 57). Zusammenfassend kommt der Sachverständige deshalb – überzeugend – zum Ergebnis, dass der Zusammenstoß bei einem rechtzeitigen Stützruder-Manöver höchstwahrscheinlich vermeidbar gewesen wäre, so dass mit dem Beweismaß des § 286 ZPO feststeht, dass es zum Unfall deshalb kam, weil das GMS »Petran« sich nicht weit genug am linken Rand der Fahrrinne hielt und die Geschwindigkeit nicht reduzierte, so dass es zu weit zum rechten Rand der Fahrrinne abdriftete und sich zugleich die Möglichkeit nahm, durch ein Stützruder-Manöver kollisionsvermeidend der Abdrift entgegen zu wirken. Die allgemeinen Überlegungen der Beklagten zur Fahrtdynamik von Binnenschiffen sind ungeeignet, die Würdigung des Sachverständigen in Zweifel zu ziehen, denn der Sachverständige hat diese Umstände und insbesondere die Schrägstellung der Schiffe in der Kurvenfahrt berücksichtigt. Die von den Beklagten vorgelegten Unterlagen bestätigen lediglich einen erhöhten Platzbedarf bei der Kurvenfahrt und die – unvollständig – vorgelegten Unterlagen zur Wirkungsweise eines Bugstrahlruders deuten ebenfalls darauf hin, dass das GMS »Petran« zur Erhaltung und Verbesserung der Manövrierfähigkeit seine Geschwindigkeit vor der Kurve hätte reduzieren müssen. Dass der Einsatz eines Bugstrahlruders in der konkreten Situation völlig wirkungslos gewesen wäre, ergibt sich daraus nicht, erst recht nicht, dass er bei Beachtung der Sorgfaltsanforderungen bei der Kurvenfahrt wirkungslos gewesen wäre. Bestätigt wird die Richtigkeit der Einschätzung des gerichtlichen Sachverständigen zudem durch den Bericht der DST vom Juni 2018, aus dem sich ebenfalls ergibt, dass eine geringere Geschwindigkeit dazu geführt hätte, dass eine Kurskorrektur schneller hätte durchgeführt werden können und dass die ho-

he Geschwindigkeit des GMS »Petran« ein starkes Driften zur Folge hatte.

3.2.2.4. Für die Richtigkeit der Feststellung, dass an der späteren Unfallstelle hinreichender Raum für eine Begegnung vorhanden war und der Schiffsführung des GMS »Petran« ein geeigneter Weg freigelassen wurde, sprechen auch 2 weitere Umstände:

Der auf dem GMS »Petran« befindliche Lotse, der Beklagte zu 2, meinte, »eigentlich müsste es aber passen, wenn das FGKS »Regina Rheni« mit seiner Backbordseite möglichst weit am geographisch gesehen rechten Ufer gelegen hätte; dann hätte es gepasst« (Verklarungsverfahren, Az.: 30 UR II 1/17, Protokoll vom 03.07.2017), was darauf hindeutet, dass auch nach dessen Auffassung eine Begegnung möglich war, ohne dass die Gefahr einer Berührung (einer Kollision) bestand, wofür auch spricht, dass – trotz gegenteiliger Beteuerungen der Gefährlichkeit der Begegnung an dieser Stelle – für ihn das Ganze bei der Annäherung nicht gefährlich ausgesehen hat, er also keine Gefahr einer Kollision gesehen hat. Dafür spricht auch, dass der Beklagte zu 2, der die Begegnung auf dem Radar beobachtete und selbst »nie im Leben so weit bergwärts gefahren wäre« (Verklarungsverfahren, Az.: 30 UR II 1/17, Protokoll vom 03.07.2017), dennoch keine Absprache mit dem bergfahrenden FGKS »Regina Rheni« dahingehend getroffen hat, dass dieses weiter talwärts bleiben solle (vgl. zur Notwendigkeit einer solchen Aufforderung auch Schiffahrtsobergericht Karlsruhe, Urteil vom 30.01.2001 – U 2/00 BSch – [juris Rn. 26] = BinSchiff 2002, Nr 2, 68 f.).

3.2.2.5. Aufgrund der vorstehenden Erwägungen besteht auch keine Veranlassung zur Einholung eines weiteren Gutachtens, die Voraussetzungen von § 412 Abs. 1 oder Abs. 2 ZPO liegen nicht vor, die vermeintlichen Widersprüche zwischen dem Gutachten des Sachverständigen Franz und dem Gutachten des Sachverständigen Alexander sind geklärt, der Umstand, dass die Beklagten die Ergebnisse des Gutachtens Alexander nicht für richtig halten, gibt keine Veranlassung für die Einholung eines weiteren Gutachtens. Zudem kommt es – wie gezeigt – nicht darauf, ob bei der Begegnung überhaupt irgendein »Risiko« bestehen kann, und auch nicht darauf, ob jedes »Risiko« durch ein Warten hätte ausgeschlossen werden können (so die Beweisbehauptung der Beklagten, zuletzt Schriftsatz vom 14.09.2021).

3.3. Aufgrund dieser Erwägungen steht zugleich fest, dass die Schiffsführung des GMS »Petran« den eine gefahrlose Be-

gegnung ermöglichenden Weg verlassen und in die Fahrlinie des FGKS »Regina Rheni« gedriftet ist, was einen Sorgfaltsverstoß begründet, denn es ist weder vorgetragen noch sonst ersichtlich, dass es dem GMS »Petran« aus Gründen der Fahrphysik und der Dynamik in der Kurvenfahrt objektiv nicht möglich gewesen sein könnte, sich weiter linksrheinisch und näher an der dort gelegenen Fahrwassertonne halten zu können. Angesichts des – unstreitigen – Umstands, dass selbst der deutlich längere und deshalb in der Kurvenfahrt auch mehr Raum beanspruchende Schubverband »Montana« diese Tonne deutlich dichter halten konnte, hat der Senat keinen Zweifel daran, dass dies auch dem kürzeren GMS »Petran« bei Beachtung der gebotenen Sorgfalt möglich gewesen wäre, so dass es nicht zu einer Abdrift in die Fahrlinie des FGKS »Regina Rheni« und damit auch nicht zu einer Kollision gekommen wäre.

4. Die Beklagten haben auch nicht nachgewiesen, dass die Schiffsführung des FGKS »Regina Rheni« die Kollision mitverursacht hat und die Klägerinnen deshalb eine Kürzung des Schadensersatzanspruchs nach §§ 92c Abs. 1, 92d BinSchG, § 254 BGB hinnehmen müssen (zur Anwendbarkeit vgl. BGH, Urteil vom 30.09.1965 – II ZR 174/63 – ZfB 1966, 4/128 [juris Rn. 24]; Urteil vom 26.10.1970 – II ZR 125/69 – ZfB 1970, Sammlung Seite 187 ff. [juris Rn. 28]; Rheinschiffahrtsobergericht Karlsruhe, Urteil vom 25.01.2002 – U 3/01 RhSch – ZfB 2002, Sammlung Seite 1865 ff. [juris Rn. 34]; OLG Köln, Urte. v. 19.12.2006 – 3 U 124/06 BSch – [OLGR Köln 2007, 272, 275]; Zentralkommission für die Rheinschiffahrt, Urteil vom 10.05.2001 – 406 Z – 2/01 – [juris Rn. 37]; Urteil vom 07.12.2015 – 498 Z – 9/15 – [RdTW 2016, 171 Rn. 23]; siehe aber auch Zentralkommission für die Rheinschiffahrt, Urteil vom 25.10.2004 – 426 Z – 6/04 – ZfB 2006, 7/64 ff. [juris Rn. 41]; Urteil vom 19.06.2006 – 432 Z – 2/06 – [juris Rn. 64], wo nur §§ 92c Abs. 1, 92d BinSchG zitiert wird; vgl. dazu auch v. Waldstein/Holland, Binnenschiffahrtsrecht, 5. Aufl., § 92c Rn. 1). Denn die Beklagten konnten ein (Mit-)Verschulden der Besatzung des FGKS »Regina Rheni« an der Kollision nicht beweisen. Ein Verschulden der Schiffseignerin selbst kommt nach dem Vortrag der Parteien von vorn herein nicht in Betracht, Sorgfaltsverstöße der Besatzung lassen sich nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme nicht feststellen:

4.1. Ein Verstoß gegen die allgemeine Sorgfaltspflicht aus § 1.04 RheinSchPV ist nicht bewiesen. Es lässt sich nicht feststellen, dass die Schiffsführung des FGKS »Regina Rheni« bei der von ihr zu fordernden vorausschauenden Umsicht hätte erkennen können und müssen, dass

die Begegnung der beiden Fahrzeuge im Kurvenbereich Risiken in sich barg, die nach Möglichkeit zu vermeiden waren, insbesondere war die Schiffsführung des FGKS »Regina Rheni« nach dieser Vorschrift nicht gehalten, unterhalb der Kurve zu warten.

4.1.1. Da die amtliche Fahrinne des Rheins außerhalb der durch Schiffsfahrtszeichen nach § 6.08 RheinSchPV gekennzeichneten Bereiche grundsätzlich ein einfaches Begegnen gestattet (vgl. Rheinschiffahrtsobergericht Köln, Urteil vom 20.03.2018 – 3 U 209/13 BSchRh – ZfB 2018, Sammlung Seite 2522 ff. [juris Rn. 48]), kann aus dem Umstand, dass es zu einer Kollision kam, nicht geschlossen werden, dass das FGKS »Regina Rheni« unterhalb der Kollisionsstelle hätte warten müssen. Denn konnte dieses – wie hier – dem GMS »Petran« einen geeigneten Weg für die Begegnung weisen, war dieses auch unter dem Gesichtspunkt der Wahrung der allgemeinen Sorgfaltspflicht nicht gehalten, die Weiterfahrt einzustellen.

4.1.2. Ebenso wenig ist bewiesen, dass die Schiffsführung des FGKS »Regina Rheni« ihre allgemeine Sorgfaltspflicht aus § 1.04 RheinSchPV dadurch verletzt haben könnte, dass sie in den Kurvenbereich eingefahren ist, obwohl sie hätte erkennen können und müssen, dass die Schiffsführung des GMS »Petran« nicht in der Lage war, den ihr zugewiesenen und für eine Begegnung geeigneten Weg einzuhalten. Anhaltspunkte dafür, dass für den Bergfahrer die sich später abzeichnende Gefahrensituation bereits zu einem Zeitpunkt erkennbar war, zu dem dieser noch der von den Beklagten postulierten Wartepflicht an ungefährlicher Stelle hätte entsprechen können, zeigen die Beklagten nicht auf. War – wie hier – unter den gegebenen Umständen eine – wenngleich nicht besonders einfache – Begegnungsfahrt unter Zugrundelegung eines verkehrsgerechten Verhaltens des Talfahrers erlaubt, traf den Bergfahrer im Grundsatz nur noch die Pflicht, dem Begegnungsverkehr größtmöglichen Raum für die Passage zu lassen und auf diese Weise das Risiko für den Talfahrer zu reduzieren (Rheinschiffahrtsobergericht Köln, Urteil vom 30.03.2018 – 3 U 209/13 BSchRh – ZfB 2018, Sammlung Seite 2522 f. [juris Rn. 66]). Wenn die Schiffsführung des GMS »Petran« davon abweichend gewünscht hätte, dass der Bergfahrer warten solle, bis sie als Talfahrer den Bereich der Kurve verlassen hat, so hätte sie Funkkontakt mit dem FGKS »Regina Rheni« aufnehmen und eine entsprechende Absprache treffen müssen (Schiffahrtsobergericht Karlsruhe, Urteil vom 30.01.2001 – U 2/00 BSch – ZfB 2002, Sammlung Seite 1851 ff. [juris, Rn. 26]), was unstreitig nicht geschehen ist. Auch

ist nicht bewiesen, dass die Schiffsführung des FGKS »Regina Rheni« die Kollision noch hätte vermeiden können, als sie erkannte, dass das GMS »Petran« in ihre Fahrlinie geraten wird.

Auch wenn in der Rechtsprechung betont wird, dass bei Kollisionen zwischen Berg- und Talfahrern bei der Abwägung gemäß § 92c BinSchG besonders die hohe Verantwortung des Bergfahrers zu Buche schlägt, die sich aus seiner Verpflichtung ergibt, der Talfahrt einen geeigneten Weg frei zu lassen (z.B. Schiffahrtsobergericht Karlsruhe, Urteil vom 31.08.2009 – 22 U 7/09 BSch – ZfB 2010, Sammlung Seite 2075 f.; vgl. auch Zentralkommission für die Rheinschiffahrt, Urteil vom 29.12.2014 – 495 BZ – 6/14 – ZfB 2015, Sammlung Seite 2351 ff.) begründet allein diese Verantwortung keine Haftung, es muss dennoch eine Pflichtverletzung des Bergfahrers festgestellt werden, die hier – wie gezeigt – nicht festgestellt werden kann. Insbesondere führt diese Verantwortung nicht gleichsam automatisch zu einer Mithaftung wegen eines Verstoßes gegen § 1.04 RheinSchPV, denn allein diese hohe Verantwortung begründet noch keine allgemeine Wartepflicht bei einer Begegnung im Kurvenbereich (vgl. Rheinschiffahrtsobergericht Köln, Urteil vom 20.03.2018 – 3 U 209/13 BSchRh – [juris Rn. 62]). Auch der allgemeine Grundsatz, dass vermeidbare Risiken nach Möglichkeit auszuschließen sind (Rheinschiffahrtsobergericht Köln, Urteil vom 08.06.2017 – 3 U 121/16 BSchRh – ZfB 2019, Sammlung Seite 2562 ff. [juris Rn. 32]), kann eine Wartepflicht nur dann begründen, wenn solche Risiken tatsächlich bestanden (das Rheinschiffahrtsobergericht Köln hat folgerichtig solche Risiken in der konkreten Situation auch geprüft und bejaht, a.a.O., [juris Rn. 33]), was hier jedoch – wie bereits gezeigt – von den insoweit beweiselasteten Beklagten nicht bewiesen wurde. Größe und Raumbedarf der sich begegnenden Schiffe allein begründen noch keine Wartepflicht (Rheinschiffahrtsobergericht Köln, Urteil vom 20.03.2018 – 3 U 209/13 BSchRh – ZfB 2018, Sammlung Seite 2522 ff. [juris Rn. 63, 64]).

4.1.3. Die Beklagten haben darüber hinaus auch nicht bewiesen, dass die Schiffsführung des FGKS »Regina Rheni« die Kollision dadurch zumindest mitverursacht hat, dass das Schiff nicht so dicht wie möglich an das geographisch rechte Ufer herangeführt wurde. Dies lässt sich auf der Grundlage des Ergebnisses der Beweisaufnahme nicht feststellen, diese hat nicht ergeben, dass das FGKS »Regina Rheni« durch einen Kurs näher am geographisch rechten Ufer die Gefahr einer Kollision hätte vermeiden können. Der Sachverständige hat die entsprechende Behauptung der Beklagten nicht

bestätigt. Er hat vielmehr – für den Senat überzeugend – ausgeführt, dass sich nicht bestimmen lasse, wie weit das GMS »Petran« ohne die Kollision in Richtung des rechten Ufers abgedriftet wäre, weshalb sich auch nicht feststellen lässt, bei welchem Abstand zum Ufer das FGKS »Regina Rheni« die Kollision hätte vermeiden können, so dass sich – was zu Lasten der insoweit beweisbelastenden Beklagten geht – auch kein Verstoß gegen § 1.04 RheinSchPV bewiesen ist.

4.2. Weitere Anknüpfungspunkte für ein mögliches Mitverschulden zeigen die dafür darlegungs- und beweisbelasteten Beklagten nicht auf.

5. Zutreffend und von der Berufung auch nicht angegriffen ist das Rheinschiffahrtsgericht davon ausgegangen, dass die Klägerinnen den Aufwand für die Reparatur gemäß der Schadenstaxe, die Verzinsung dieses Schadens sowie vorgerichtliche Rechtsanwaltskosten beanspruchen können:

6.1. Die Höhe des der Klägerin zu 7 aufgrund der Kollision nach §§ 3, 92, 92b, 92d BinSchG, §§ 823 Abs. 1 und 2, 249 BGB wegen der Beschädigung des FGKS »Regina Rheni« zu ersetzenden Schadens ist zwischen den Parteien unstreitig; dass dieser in der Schadenstaxe vom 05.05.2017 zutreffend berechnet wurde, stellen die Beklagten nicht in Abrede. Ebenso unstreitig ist, dass die der Klägerin zu 7 zustehenden Schadensersatzansprüche aufgrund der von den Klägerinnen zu 1 – 4 und der von den hinter den Klägerinnen zu 5 und 6 stehenden Versicherungen erbrachten Leistungen in diesem Umfang auf diese übergegangen sind, so dass sie die von ihnen geltend gemachten Beträge fordern können. Soweit danach mangels Zahlung durch eine Versicherung der Schadensersatzanspruch bei der Klägerin zu 7 verblieben ist, kann diese den von den Versicherungen nicht beglichenen Betrag aus eigenem Recht verlangen.

6.2. Ebenso unstreitig sind die im Rahmen der Schadensfeststellung entstandenen Expertisekosten von 6.205,00 EUR und 3.927,00 EUR, die die Klägerin zu 7 im Rahmen ihres Schadensersatzanspruchs ebenfalls beanspruchen kann, erstattungsfähig (§ 249 BGB; zur Anwendbarkeit vgl. Wussow/Kürschner/Fahl, Unfallhaftpflichtrecht, 17. Aufl., § 6 Rn. 42; v. Waldstein/Holland, Binnenschiffahrtsrecht, 5. Aufl. § 92b Rn. 19, § 92c Rn. 1).

6.3. Schließlich können die Klägerinnen nach der den Umfang des Schadensersatzanspruchs bestimmenden Norm des § 249 BGB auch ihre anlässlich der Kollision vorgerichtlich entstandenen Kosten

der Rechtsverfolgung erstattet verlangen. Einwendungen gegen die Richtigkeit der Berechnung der Anwaltsgebühren durch das Rheinschiffahrtsgericht werden nicht erhoben, solche sind auch nicht ersichtlich.

6.4. Nachdem die Beklagten aufgrund des anwaltlichen Mahnschreibens vom 21.06.2017 mit Fristsetzung bis zum 10.07.2017 in Verzug gesetzt wurden (§§ 280 Abs. 2, 286 Abs. 1 BGB), schulden sie seit dem 11.07.2017 die Verzinsung des Schadensersatzbetrages mit dem gesetzlichen Zinssatz (§ 288 Abs. 1 BGB).

7. Gerichtgebühren fallen nicht an (Art. 39 der Mannheimer Akte). Die sonstigen Kosten tragen die Beklagten als Gesamtschuldner (§§ 97 Abs. 1, 100 Abs. 4 ZPO). Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit beruht auf §§ 708 Nr. 10, 711 ZPO.

8. Die Voraussetzungen für eine Zulassung der Revision (§ 543 Abs. 2 ZPO) sind nicht gegeben.