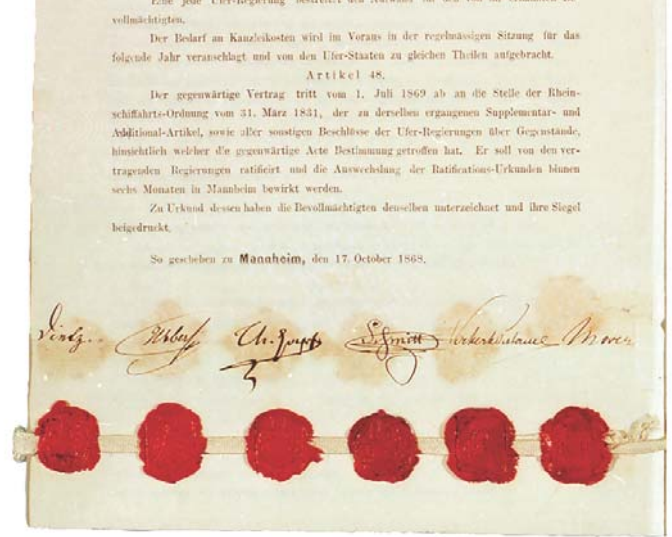


# Liegeverbot unter Brücken und Verkehrssicherungspflicht der Schleuse



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

Das Liegeverbot unter Brücken besteht, da im Bereich von Brücken Radarschatten auftreten können und deshalb Schiffe unter der Brücke auf Radar schwer zu erkennen sind; das Liegen unter Brücken ist deshalb auch dann verboten, wenn das nachts stillliegende Schiff zur besseren Erkennbarkeit hell beleuchtet ist. Liegt ein Schiff nicht so nah wie möglich am Ufer, dann ist dies schon selbst dann unzulässig, wenn eine Vorbeifahrt dennoch möglich wäre, insbesondere wenn der Stilllieger das vorbeifahrende Schiff in den Fahrweg der Entgegenkommer zwingt.

Zulässig sind nur die nach § 3.20 BinSchStrO vorgeschriebenen Lichter, insbesondere dürfen stillliegend nicht die Fahrlichter gezeigt werden.

Befinden sich eine Schleuse und eine niedrige Brücke in einem Abstand von nur 500 m, dann muss damit gerechnet werden, dass das Führerhaus eines aus der Schleuse ausfahrenden Schiffes zwischen Schleuse und Straße nicht wieder hochgefahren wird, sondern abgesenkt bleibt und das Schiff in Radarfahrt fährt.

Ein technischer Defekt rechtfertigt den Verstoß gegen ein Liegeverbot jedenfalls dann nicht, wenn das Schiff noch manövrierfähig ist und notfalls mittels Ausguck auf dem Vordeck einen anderen Liegeplatz ansteuern kann. Das an unerlaubter Stelle liegende Schiff wird auch nicht dadurch entschuldigt, dass die Schleusenbesatzung eine Wahrschau zugesagt hat.

Übernehmen Schleusenmeister die Wahrschau für einen außerhalb des Schleusenbereiches liegendes Schiff, dann ist das pflichtwidrige Unterlassen kein hoheitliches Handeln, sondern eine Tätigkeit im Zusammenhang mit der Verkehrssicherungspflicht, für die bei Verschulden zivilrechtlich (gegebenenfalls gesamtschuldnerisch) gehaftet wird. Die Verkehrssicherungspflicht der Schleusenmeister erstreckt sich nicht nur auf die eigentliche Schleusenanlage, sondern auch auf den Vorhafen und den überschaubaren Bereich vor und hinter der Schleusenanlage. Sie müssen gewährleisten, dass der Zu- und Abfahrtbereich geordnet und gefahrlos durchfahren werden kann. Die Bundesrepublik Deutschland haftet neben ihren Angestellten deliktisch, sofern zur Exkulpation nach § 831 BGB nicht substantiiert vorgetragen wird.

Im Bereich von Schleusen und Brücken darf die optische Sicht gemäß § 1.07 Nr. 2 Satz 3 BinSchStrO vollständig durch Radarsicht ersetzt werden, auch wenn die optische Voraussicht durch einen Sichtschatten von mehr als 250 m eingeschränkt ist. § 1.07 Nr. 2 Satz 3 BinSchStrO ist gegenüber § 1.09 Nr. 4 BinSchStrO die speziellere Vorschrift und verdrängt letztere. Eine erheblich über 250 m eingeschränkte Voraussicht und Besonderheiten der Örtlichkeit (niedrige Kanalbrücke, abknickender Kanal) können »besondere Umstände« darstellen, für die § 1.09 Nr. 4 BinSchStrO zur Unterrichtung des Schiffsführers und des Rudergängers die Aufstellung eines Ausguckes vorsieht.

Urteil des Schiffahrtsobergerichts Köln, Az.: 3 U 82/21 (Schiffahrtsgericht Duisburg-Ruhrort, Az.: 5 C 8/20 BSch), rechtskräftig.

## Aus dem Tatbestand:

I. Die Klägerin zu 1) ist führender Kaskoversicherer des TMS »Astra«, die Klägerin zu 2) dessen Schiffseignerin. Sie verlangen von den Beklagten Ersatz für Schäden, die bei einer Schiffskollision am 23.11.2019 gegen 5 Uhr im Rhein-Herne-Kanal (RHK) kurz hinter der Schleuse Oberhausen im Bereich der Brücke »Ulmenstraße« zwischen TMS »Astra« und dem SV »Vulcano« entstanden sind ...

TMS »Astra« ist 110 m lang und 11,45 m breit. TMS »Astra« befand sich leer mit Ballastwasser gefüllt in der Bergfahrt auf

dem RHK und wurde in der Südkammer der Schleuse Oberhausen zu Berg geschleust. Im bergwärtigen Schleusenvorhafen lagen in der Nacht der Havarie keine Schiffe. In etwa 500 m Entfernung vom oberen Schleusentor befindet sich bei RHK-km 6,24 die Brücke »Ulmenstraße«. Die Brücke ist 5,32 m hoch. Auf der Höhe der Brücke knickt der an dieser Stelle 40 bis 50 breite Kanal bergwärts gesehen um 20 Grad nach rechts ab.

Im Kanal und bis über die Brücke und die Spundwand hinausragend war der SV »Vulcano« festgemacht. Dessen Ausrüsterin ist die Beklagte zu 1), verantwortlicher Schiffsführer zum Unfallzeitpunkt war der Beklagte zu 2) ...

Der Beklagte zu 2) hatte am Nachmittag des 22.11.2019 die beabsichtigte Schleusung zu Tal wegen Hydraulikproblemen am Steuerhaus abgebrochen und den SV

»Vulcano« so am linken Ufer des RHK abgelegt, dass der Kopf des Schubleichters seitlich etwa 15–16,50 m über die Spundwand hinaus in das Wasser des Schleusenvorhafens reichte ...

## Aus den Gründen:

2. Das Schiffahrtsgericht ist zu Recht von einer Haftung der Beklagten zu 1) und 2) aus den §§ 92 b, 3, 5 Abs. 1 lit c BinSchG, 823 II BGB i.V.m. §§ 7.02 Ziff. 1 lit d) und 7.04 lit b) BinSchStrO, § 1.04 BinSchStrO für die Schäden an TMS »Astra« und MS »Livarda« ausgegangen. Die Verpflichtung des Ausrüsters, des Beklagten zu 1), ergibt sich ergänzend aus dem Verweis in § 7.09 Ziff. BinSchStrO.

a) Die vom SV »Vulcano« eingenommene Liegeposition war aus mehreren Gründen unzulässig. Unter Brücken herrscht gem. § 7.02 Ziff. 1 lit. d) BinSchStrO ein

Liegeverbot. Das Liegeverbot unter Brücken rechtfertigt sich im Allgemeinen daraus, dass im Bereich von Brücken Radarschatten auftreten und daher Schiffe, die unter einer Brücke liegen, deshalb schwer zu erkennen sind (Bemm/v. Waldstein, RheinSchPV, 3. Aufl. § 7.02 Rn. 5). Zudem bestand an der konkreten Liegestelle am linken Ufer ein ausgeschildertes Festmacherverbot gem. § 7.04 Ziff. lit 1 b BinSchStrO bis zum Beginn der Liegeplätze bergwärts in einiger Entfernung zur Brücke. Zugleich liegt ein Verstoß des Beklagten zu 2) gegen § 1.04 BinSchStrO vor.

Der Schubleichter »RSP 2321« des Schubverbandes lag unter der Brücke »Ulmenstraße« des Rhein-Herne-Kanals (RHK) am linken Ufer. Da der Schubleichter 76,5 Meter lang ist, ragte er zum einen bergwärts über die Brücke hinaus. Dahinter hatte das 104,92 m lange MS »Vulcano« festgemacht; zum anderen ragte der Schubleichter mit dem Bug ca. 5–6 Meter unter der Brücke talwärts in Richtung der Schleuse Oberhausen hervor und mit dem Steuerbordbug 16,5 Meter von der Kaimauer in das Fahrwasser des RHK hinein ...

Der Verstoß gegen das Liegeverbot ist für das Auffahren des TMS »Astra« auf den Schubleichter und den dadurch bedingten Schaden kausal geworden. Hier hat sich die Gefahr, der durch das Liege- und Festmacherverbot begegnet werden sollte, verwirklicht. Die Kollision ereignete sich an unübersichtlicher und durch den Stillieger zusätzlich eingengter Stelle, an der die grundsätzliche Gefahr von Fehlechos besteht. Zwar befindet sich die Kollisionsstelle nicht genau unter der Brücke. Vielmehr ragte der Kopf des Schubleichters wenige Meter über die Brücke hinaus. Dies ist aber noch dem Bereich der Brücke zuzurechnen, in dem wegen des Brückenschattens regelmäßig Fehlechos auftreten können ...

Der Beklagte zu 2) musste auch damit rechnen, dass Schiffsführer, die wegen der nur 500 m hinter der Schleuse befindlichen Brücke »Ulmenstraße« das Führerhaus nach der Durchfahrt der Schleuse nicht wieder hochfahren, sondern abgesenkt lassen und weiter mit Radarsicht fahren. Zumal die Radarfahrt ab einem Bereich von 250 m vor der Brücke gesetzlich gestattet ist. Er durfte daher auch in dieser Situation nicht allein darauf vertrauen, dass ein Ausguck vorhanden war, der in der Lage gewesen wäre, die Lichterführung des Stilliegers wahrzunehmen. Hinzu kommt, dass jedenfalls – bezogen auf diese Reichweite der Sicht von mehr als 250 m – eine unzulässige Lichterführung des Stilliegers nicht vom Vorwurf des schuldhaften Verstoßes gegen das Liegeverbot befreien würde. Wenn

der Bergfahrer nach Durchfahren der Schleuse verpflichtet ist, den Führerstand wieder hochzufahren oder einen Ausguck zu besetzen, bevor er die Anfahrt auf die Brücke Ulmenstraße unternimmt, darf er erwarten, dass am Ufer liegende Stillieger zulässig beleuchtet sind. Ein gem. § 3.20 Nr. 1 BinSchStrO mindestens in 3 m Höhe von allen Seiten gut sichtbar angebrachtes Rundumlicht wies der Schubleichter aber nicht auf. Auch insoweit ist der Schiffsführer der MS »Vulcano« nicht entschuldigt.

Die Einnahme des Liegeplatzes war auch nicht dadurch gerechtfertigt, dass an der Hydraulik des Führerstands des MS »Vulcano« ein Defekt aufgetreten war und dieser in tiefster Position verharrte. Der Schubverband war noch manövrierfähig und der Schiffsführer hätte – notfalls mittels Ausguckes auf dem Vordeck – einen anderen Liegeplatz ansteuern können ...

3. Das Schifffahrtgericht hat auch mit zutreffender Begründung eine Haftung der Beklagten zu 3) – 5) aus §§ 823 Abs. 1, bzw. 831 BGB bejaht.

Die Beklagten zu 4) und 5) haben als Beamte der Schleuse Oberhausen eine Verkehrssicherungspflicht verletzt. Die Beklagte zu 3) haftet dafür nach § 831 BGB ...

Die Beklagte zu 3), die bereits erstinstanzlich davon ausging, dass keine Staatshaftung nach Art. 34 GG, § 839 BGB einschlägig ist und erkannt hat, dass eine deliktische Haftung wegen Verletzung der Verkehrssicherungspflicht in Betracht kommt, hätte zur Auswahl und Kontrolle ihrer Verrichtungsgehilfen beim Betrieb der Schleuse bereits erstinstanzlich vortragen können. Ob der Vortrag in zweiter Instanz nach § 531 Abs. 2 ZPO zuzulassen wäre, kann aber dahinstehen, da sie auch in der Berufung dazu nicht mit Substanz vorträgt.

c) Die Beklagten zu 4) und 5) haften im Außenverhältnis mit der Beklagten zu 3) als Gesamtschuldner (Grüneberg-Sprau, BGB, 81. Aufl. 2022, § 831 Rz. 2).

4. Die Beklagten zu 1) und 2) einerseits und die Beklagten zu 3), 4) und 5) andererseits haften als Nebentäter nach § 840 Abs. 1 BGB als Gesamtschuldner.

5. Zu Recht hat das Schifffahrtgericht angenommen, dass den Schiffsführer des TMS »Astra« ein Mitverschulden an der Entstehung des Schadens trifft, welches sich die Klägerin nach § 254 BGB zurechnen lassen muss. Der Senat gewichtet jedoch den Verursachungsbeitrag des Schiffsführers des TMS »Astra« geringer als vom Schifffahrtgericht angenom-

men. Eine Mitverursachungsquote in Höhe von lediglich 15 % hält der Senat für gerechtfertigt ...

b) Eine eigene Pflichtverletzung des Schiffsführers des TMS »Astra« ergibt sich daraus, dass dieser ohne ausreichende Sicht gefahren ist. Grundsätzlich muss der Schiffsführer sicherstellen, dass die freie Sicht durch die Ladung oder die Trimmlage nicht weiter als 250 m vor dem Bug eingeschränkt ist (§ 1.07 Nr. 7a BinSchStrO). Diese Pflicht wird ergänzt durch die Vorschrift des § 1.07 Nr. 2 S. 1 BinSchStrO, die vorsieht, dass die freie Sicht durch die Ladung oder die Trimmlage nicht weiter als 250 m vor dem Bug eingeschränkt werden darf. Da das leere, nur mit Ballastwasser gefüllte TMS »Astra« wenig Tiefgang hatte, aufgrund der Trimmlage der Bug ca. 40 cm höher lag als das Heck und das Führerhaus zum Unterfahren der Schleusenbrücke ganz abgesenkt wurde und zum Unterfahren der Brücke Ulmenstraße ganz abgesenkt blieb, ergab sich vor dem Bug nach eigenen Angaben des Schiffsführers des TMS »Astra« im Verklarungsverfahren ein »gigantischer toter Winkel« von ca. 400 m. Diese unzureichende Voraussicht durfte der Schiffsführer nicht über die ganze Strecke vom Verlassen der Schleuse bis zur Brücke Ulmenstraße durch Radarfahrt ausgleichen ...

Diese Ausnahme von dem Grundsatz, dass die Voraussicht mindestens 250 m betragen muss, gilt aber für Ladung und Ballastieren nur während der Durchfahrt von Brücken. Die Regelung sieht nicht vor, dass die Radarfahrt – ohne weitere Sicherstellungen – zulässiger Weise und allein erfolgen darf, wenn bedingt durch die Ladung oder die Trimmlage, die Sicht weiter als 250 m vor dem Bug liegenden Bereich bis zur Brücke eingeschränkt ist. Dies ergibt eine systematische Auslegung der gesamten Regelungen in § 1.07 Nr. 2 und Nr. 7 BinSchStrO. In diesem Fall bleibt es bei der allgemeinen Verpflichtung des § 1.07 Nr. 2 Satz 1 und 7 a) BinSchStrO, nach der die freie Sicht nicht durch die Ladung oder die Trimmlage des Fahrzeugs eingeschränkt sein darf.

Die erheblich über 250 m eingeschränkte Voraussicht und die Besonderheit der Örtlichkeit (niedrige Kanalbrücke in einem Bereich, in dem der Kanal sich verengt und abknickt und dadurch ein Lenkmanöver erfordert), könnten auch »besondere Umstände« darstellen, für die § 1.09 Nr. 4 BinSchStrO zur Unterrichtung des Schiffsführers und des Rudergängers die Aufstellung eines Ausguckes vorsieht (so im Fall einer Kollision im Begegnungsverkehr auf der Donau: OLG Nürnberg, Urteil vom 22.11.2007, 11 U 26/07 BSch, ZfB 2008, Sammlung Seite 1977 ff.). Im vorliegenden Fall der unmittel-

telbaren Brückendurchfahrt im Dunkeln greift jedoch die insoweit speziellere Vorschrift des § 1.07 Nr.2 Satz 3 BinSchStrO, der in diesem Anwendungsbereich die Regelung des § 1.09 Nr. 4 BinSchStrO verdrängt. Eine Pflichtverletzung kommt mithin hier allein aufgrund der spezielleren Vorschrift für die Brückendurchfahrt gem. § 1.07 Nr. 2 Satz 3 BinSchStrO in Betracht.

Damit ergibt sich, dass der Schiffsführer der TMS »Astra« nach Verlassen der Schleuse entweder den Führerstand wieder hätte hochfahren müssen, um den gesetzlichen Anforderungen des § 1.07 BinSchStrO zu genügen oder er den Ausguck auf dem Vorschiff, der mit ihm über Funk in Verbindung steht, hätte belassen müssen ...

Jenseits der Anwendungsbereichs der Regelung des § 1.07 Nr. 2 Satz 3 BinSchStrO kann der Schiffsführer in Radarfahrt nicht für sich in Anspruch nehmen, dass ein zusätzlicher Ausguck grundsätzlich nie erforderlich ist, wenn gleichzeitig der Führerstand abgesenkt ist ...

Hätte der Schiffsführer des TMS »Astra« nach Verlassen der Schleuse das Führerhaus wieder hochgefahren oder einen Ausguck auf dem Vorschiff belassen, hätte er ausweislich der Fotos im Verklarungsverfahren zur Beleuchtung des Schubleichters diesen, auch wenn er nicht vorschriftsmäßig ausgeleuchtet war, erkannt oder erkennen müssen und hätte dem Hindernis ausweichen können ...

6. In Übereinstimmung mit dem Schifffahrtsgericht bewertet der Senat den Verursachungsbeitrag der Beklagten zu 1) und 2) wegen des schuldhaften Verstoßes gegen das Liegeverbot unter Brücken und der Behinderung der Schifffahrt durch die ungünstige Liegeposition des Schubleichters an der abknickenden Spundwand unter der Brücke deutlich höher als das des Schiffsführers des TMS »Astra«, der in diesem Bereich mit Stillliegern grundsätzlich nicht zu rechnen brauchte. Zwar hat auch der Schiffsführer der TMS »Astra« sich insgesamt nicht vorschriftsmäßig verhalten, indem er die Radarfahrt über eine zu große

Strecke ausdehnte, ohne zusätzliche Sicherstellungen vorzunehmen. Entgegen der Auffassung der Beklagten kommt dieses Verhalten aber nicht einer »Blindfahrt« gleich, weil der Schiffsführer Radar nutzte und diese Nutzung gerade unter Brücken grundsätzlich zulässig ist. Da sich die Kollision genau in diesem Bereich ereignet hat, mithin sich das Verbot des Stillliegens gem. § 7.02 Ziff. 1 d) BinSchStrO einerseits und die Berechtigung des Einsatzes allein der Radarsicht nach § 1.07 Nr. 2 Satz 3 BinSchStrO andererseits in der Kollision ausgewirkt haben, bewertet der Senat den Verursachungsbeitrag durch den SV »Vulcano« mit 70 % ...

In Übereinstimmung mit dem Schifffahrtsgericht bewertet der Senat den Verursachungsbeitrag der Schleusenbediensteten an der Havarie mit 15 %. Die Pflicht zur Wahrschau ergab sich aus der ihnen bekannten ungünstigen Lage des Schubleichters, die zu vermeiden aber in erster Linie in der nautischen Verantwortung des Schiffsführers des SV »Vulcano« lag ...

**Die SEENOTRETTER**  
DGzRS

*Spende und werde ein Teil von uns.*  
**seenotretter.de**

**OHNE DEINE SPENDE GEHT'S NICHT**

Einsatzberichte, Fotos, Videos und Geschichten von der rauen See erleben:

f t i y #teamseenotretter

— Spendenfinanziert —



Urteil des Schifffahrtsobergerichts Köln, Az.: 3 U 82/21 (Schifffahrtsgericht Duisburg-Ruhrort, Az.: 5 C 8/20 BSch), rechtskräftig

hat der 3. Zivilsenat des Oberlandesgerichts Köln auf die mündliche Verhandlung vom 01.02.2022 durch die Vorsitzende Richterin am Oberlandesgericht, die Richterin am Oberlandesgericht und die Richterin am Oberlandesgericht für Recht erkannt:

Auf die Berufung der Klägerin zu 1) wird – unter Zurückweisung des weitergehenden Rechtsmittels – das Urteil des Amtsgericht Duisburg-Ruhrort – Schifffahrtsgericht -, Az. 5 C 8/20, abgeändert und wie folgt neu gefasst:

Die Beklagten zu 1) – 5) werden als Gesamtschuldner verurteilt, an die Klägerin zu 1) 88.524,79 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 20.02.2020 zu zahlen.

Die Beklagten zu 1) bis 5) werden als Gesamtschuldner verurteilt, an die Klägerin vorprozessuale Rechtsverfolgungskosten in Höhe von 2.572,40 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz hieraus seit 10.08.2020 zu zahlen.  
Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.

Die Berufungen der Beklagten zu 1) und 2) und der Beklagten zu 3) – 5) werden zurückgewiesen.

Die Kosten des Rechtsstreits erster Instanz tragen die Klägerin zu 1) zu 15 %, die Klägerin zu 2) zu 17 % und die Beklagten zu 1) – 5) als Gesamtschuldner zu 68 %. Die Kosten des Berufungsverfahrens tragen die Klägerin zu 1) zu 15 % und die Beklagten als Gesamtschuldner zu 85 %. Die Kosten des Verklarungsverfahrens vor dem Schifffahrtsgericht in Duisburg-Ruhrort, Az. 25 II 4/19 BSch, tragen die Beklagten zu 1) bis 5) zu 85 % als Gesamtschuldner und die Klägerin zu 2) zu 15 %.

Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar. Den Parteien bleibt nachgelassen, die Vollstreckung der jeweils anderen Partei durch Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des zu vollstreckenden Betrags abzuwenden, wenn nicht die jeweils andere Partei vor der Vollstreckung Sicherheit in Höhe von 110 % des zu vollstreckenden Betrages leistet.

Die Revision wird nicht zugelassen.

Gründe:

I.  
Die Klägerin zu 1) ist führender Kaskoversicherer des TMS »Astra«, die Klägerin zu

2) dessen Schiffseignerin. Sie verlangen von den Beklagten Ersatz für Schäden, die bei einer Schiffskollision am 23.11.2019 gegen 5 Uhr im Rhein-Herne-Kanal (RHK) kurz hinter der Schleuse Oberhausen im Bereich der Brücke »Ulmenstraße« zwischen TMS »Astra« und dem SV »Vulcano« entstanden sind.

Die beteiligten Versicherer des TMS »Astra« haben den Kaskoschaden zusammen mit der Klägerin zu 1) reguliert und ihre Regressansprüche an diese abgetreten. Die Klägerin zu 2) hat ihre nicht versicherten Ansprüche ebenfalls an die Klägerin zu 1) abgetreten.

TMS »Astra« ist 110 m lang und 11,45 m breit. TMS »Astra« befand sich leer mit Ballastwasser gefüllt in der Bergfahrt auf dem RHK und wurde in der Südkammer der Schleuse Oberhausen zu Berg geschleust. Im bergwärtigen Schleusenvorhafen lagen in der Nacht der Havarie keine Schiffe. In etwa 500 m Entfernung vom oberen Schleusentor befindet sich bei RHK-km 6,24 die Brücke »Ulmenstraße«. Die Brücke ist 5,32 m hoch. Auf der Höhe der Brücke knickt der an dieser Stelle 40 bis 50 breite Kanal bergwärts gesehen um 20 Grad nach rechts ab.

Im Kanal und bis über die Brücke und die Spundwand hinausragend war der SV »Vulcano« festgemacht. Dessen Ausrüsterin ist die Beklagte zu 1), verantwortlicher Schiffsführer zum Unfallzeitpunkt war der Beklagte zu 2).

SV »Vulcano« besteht aus dem Motorschiff »Vulcano« und dem Schubleichter »RSP 2321«. MS »Vulcano« ist 104,92 m lang, 11,38 m breit bei einer Tragfähigkeit von 2.932,399 t. Der Schubleichter »RSP 2321« ist 76,50 m lang und 11,40 m breit bei einer Tragfähigkeit von 2.401 t. Der Schubverband war mit 3.347 t Kokskohle abgeladen auf der Talfahrt von Bottrop nach Gent/Belgien.

Der Beklagte zu 2) hatte am Nachmittag des 22.11.2019 die beabsichtigte Schleusung zu Tal wegen Hydraulikproblemen am Steuerhaus abgebrochen und den SV »Vulcano« so am linken Ufer des RHK abgelegt, dass der Kopf des Schubleichters seitlich etwa 15–16,50 m über die Spundwand hinaus in das Wasser des Schleusenvorhafens reichte.

Der Beklagte zu 2) informierte den Schleusenmeister, den Beklagten zu 4), über den Defekt. In einem weiteren Gespräch fragte er an, ob er auf der freien Nordseite des Vorhafens festmachen könne. Dies lehnte der Beklagte zu 4) ab.

Der SV »Vulcano« war im Kollisionszeitpunkt beleuchtet mit der Fahrt-Triangel,

die sich abgesenkt vor der Schanz des Schubleichters unmittelbar über der Wasseroberfläche befand. Es wurde ein Ankerlicht auf den Poller des Steuerbordbugs, ein anderes im hinteren Bereich des Leichters auf einem Poller aufgestellt. Ein weiteres Ankerlicht befand sich auf dem Steuerhaus des Schubschiffes. Dort war die Roofbeleuchtung eingeschaltet. Auf dem aufgerichteten Radarmast des Schubschiffes waren ein weiteres Ankerlicht und ein Scheinwerfer eingeschaltet. Am Ort der Havarie befinden sich auch an Land Lichtquellen. Der Kopf des Leichters lag teilweise im Lichtkegel einer Straßenlaterne.

Im Laufe der Nacht passierten mehrere Schiffe in der Bergfahrt den stillliegenden SV »Vulcano«. Ab Eintritt der Dunkelheit gegen 17:30 Uhr wurden vor der Schleusung von TMS »Astra« vier Schiffe in der Südkammer und zwei in der Nordkammer zu Berg geschleust.

SV »Vulcano« verfügte im Kollisionszeitpunkt über ein gültiges Schiffsattest. Die Funktion der Steuerhaushydraulik wurde vor Erteilung des jeweiligen Schiffsattests geprüft. Das leere TMS »Astra« war vor der Schleusung hinten auf 2,20 m und vorne auf 1,80 m ballastiert worden. Der Fahrstand war auf die tiefste Position heruntergefahren, der Radarmast abgesenkt, um den in 5,58 m hohen Schleusensteg unterfahren zu können.

TMS »Astra« wurde am 23.11.2019 in der linken, südlichen Schleusenkammer zu Berg geschleust. Schleusenmeister war der Beklagte zu 5). Die Schleusung wurde mit Hilfe eines schiffsseitigen Wahrschauptostens durchgeführt. Nach Passieren der Schleuse fand keine Wahrschau mehr statt.

Der Schiffsführer steuerte TMS »Astra« allein über Radar und GPS-Tresco, da er wegen des Trimmings praktisch keine Voraussicht hatte. Dadurch erkannte er Stillieger an den Liegeplätzen bei RHK-km 6,30 bis 6,49. Er beabsichtigte, mit TMS »Astra« in einem Abstand von 14 m vom linken Ufer die Brücke zu passieren, um in der rechten Hälfte des RHK an den Stilliegern vorbeizufahren. TMS »Astra« prallte mit dem Steuerbordkopf auf den Kopf des Leichters »RSP 2321« des SV »Vulcano«. Durch den Aufprall wurde der Schubverband losgerissen und gegen den Hinterlieger, TMS »Livarda«, gedrückt. An diesem entstanden ebenfalls Schäden.

Im Bereich der Brücke Ulmenstraße ist über das allgemeine Liegeverbot gemäß § 7.02 Ziffer 1 lit d) BinSchStrO hinaus ein besonderes Festmacherverbot gemäß § 7.04 Ziffer 1 lit b) BinSchStrO ausgeschildert.

Die Interessenten des TMS »Livarda« haben mit Abtretungsvertrag vom 16./17.06.2020 alle Ansprüche aus der Havarie gegen die Beklagten an die Klägerin zu 1) abgetreten. Bei TMS »Astra« erfolgte eine kontradiktorische Schadensaufnahme.

Die Klägerinnen haben folgende Schäden geltend gemacht:

Kaskoschäden an TMS »Astra« (gem. Taxe) 41.982,00 € Nutzungsverlust vom 23.11.2019 bis 06.12.2019 8 Tage November à 3.538,19 € = 28.305,52 € 6 Tage Dezember à 3.554,99 € = 21.329,94 € = 49.635,46 €  
Expertenkosten Besichtigung »Vulcano« 990,00 € Besichtigung »RSP 2321« 820,00 € Besichtigung MS »Livarda« 860,40 € Gesamt 2.670,40 € 2.670,40 € Kaskoschaden MS »Livarda« 5.855,20 € Notreparatur 807,40 € Reisekosten 240,80 € Taxierung TVM für MS »Livarda« 2.473,75 € Rechtsanwaltskosten im Verklarungsverfahren für MS »Livarda« 1.530,00 € Gesamtschaden MS Livarda 10.907,15 € 10.907,15 € Schadensersatzforderung insgesamt 105.195,01 €.

Die Beklagten wurden mit Schreiben vom 05.02.2020 unter Fristsetzung zum 19.02.2020 erfolglos aufgefordert, 98.621,30 € zu zahlen. Mit Schreiben vom 19.06.2020 unter Fristsetzung zum 03.07.2020 wurden sie erneut erfolglos zur Zahlung in Höhe von nunmehr 105.195,01 € aufgefordert.

Die Klägerinnen haben die Ansicht vertreten, die Havarie sei auf ein Besatzungsverschulden des SV »Vulcano« und ein persönliches Verschulden der Beklagten zu 1) und 2) zurückzuführen. Die Beklagten zu 3) bis 5) hafteten wegen Verletzung der Verkehrssicherungspflicht als Gesamtschuldner.

Es liege ein Verstoß gegen § 7.01 Ziffer 1 Sätze 1 und 2 BinSchStrO, § 7.02 Ziffer 1 lit d) BinSchStrO (allgemeines Liegeverbot), § 7.04 Ziffer 1 lit b) BinSchStrO (Festmachverbot) und §§ 7.05 und 1.04 BinSchStrO vor. Zudem sei am Schubleichter kein Rundumlicht in 3 m Höhe angebracht gewesen, sondern ein Fahrtlicht.

Die nautische Verantwortung liege allein beim Schiffsführer. Die Schleusenbeamten hätten kein Recht und keine Kompetenz, dem Schiffsführer Anweisungen zum richtigen nautischen Verhalten zu geben. Notfalls hätte der Beklagte zu 2) gegen die Anweisung des Schleusenbeamten einen Liegeplatz im Vorhafen suchen müssen, statt unter der Brücke liegen zu bleiben.

Der Beklagte zu 4) habe mit der Aufforderung an den Schiffsführer des SV »Vulcano«, den Beklagten zu 2), sich mit dem

Schubverband unter die Brücke zu legen, gegen Verkehrssicherungspflichten verstoßen. Darüber hinaus seien die Beklagten zu 4) und 5) ihrer Wahrschaupflicht nicht nachgekommen, die sie dem Beklagten zu 2) zugesagt hätten.

Nach § 1.07 BinSchStrO werde die an sich nach § 1.09 BinSchStrO vorgesehene freie Sicht durch Radarsicht ersetzt.

Die Klägerinnen haben beantragt,

1. Die Beklagten Ziffer 1) bis 5) werden als Gesamtschuldner verurteilt, an die Klägerin zu 1) 105.195,01 € nebst 5 % Zinsen über dem jeweiligen Basiszinssatz aus 98.621,30 € seit 20. Februar bis 03. Juli 2020 und aus 105.195,01 € ab dem 04. Juli 2020 zu zahlen.

2. Die Beklagten Ziffer 1) bis 5) haben die Klägerin zu 2) von allen Schadensersatzforderungen geschädigter Dritter aus der Schiffshavarie auf dem Rhein-Herne-Kanal bei Oberhausen am 23.11.2019 zwischen TMS »Astra« und SV »Vulcano«/»RSP 2321« freizustellen, insbesondere von Schadensersatzforderungen der Interessenten des MS »Vulcano« oder des SL »RSP 2321«.

3. Die Beklagten Ziffer 1) bis 5) werden als Gesamtschuldner verurteilt, an die Klägerin vorprozessuale Rechtsverfolgungskosten in Höhe von 2.725,40 € nebst 5 % Zinsen über dem jeweiligen Basiszinssatz hieraus seit Klagezustellung (10.08.2020) zu zahlen.

4. Die Beklagten zu 1) bis 5) tragen die Kosten des Rechtsstreits einschließlich der Kosten des Verklarungsverfahrens vor dem Schifffahrtsgericht in Duisburg-Ruhrort, Az.: 25 II 4/19 BSch.

Die Beklagten haben beantragt,

die Klage abzuweisen.

Die Beklagten zu 1) und 2) haben behauptet, der Hydraulikschlauch des Steuerhauses des Schubschiffs MS »Vulcano« sei kurz vor Erreichen der Brücke Ulmenstraße geplatzt und das Steuerhaus in die niedrigste Position gesackt. Es habe sich nicht mehr nach oben bewegen lassen. Eine Weiterfahrt sei mangels ausreichender Sichtmöglichkeit nicht verantwortbar gewesen. Eine Liegemöglichkeit bei RHK km 6,50–7,01 habe es nicht gegeben. Dort befände sich der Hafen Concordia. Der Schubverband sei überobligatorisch bzw. optimal beleuchtet worden und als Stilllieger deutlich zu erkennen gewesen.

Der Beklagte zu 2) habe den Beklagten zu 4) gebeten, die zu Berg geschleusten Schiffe zu wahr schauen und dies auch an

den Kollegen der Nachtschicht, den Beklagten zu 5), auszurichten. Der Beklagte zu 4) habe dies zugesagt.

Der tote Winkel vor TMS »Astra« sei wegen der stark achterlastigen Trimmung unerlaubt groß gewesen. Der Schiffsführer habe allenfalls einen Teil der Konstruktion der Straßenbrücke, aber nicht den Bereich unter der Brücke einsehen können. TMS »Astra« sei wegen der nicht sicher möglichen Steuerung ohne genügend Sicht nach vorne fahruntüchtig gewesen.

Die Beklagten zu 1) und 2) sind der Ansicht gewesen, das alleinige Verschulden treffe den Schiffsführer von TMS »Astra«, der keine Vorkehrungen getroffen habe, um die vor ihm liegende Kanalstrecke zu überblicken. Der Beweis des ersten Anscheins spreche gegen die des Schiffsführers des TMS »Astra«. Ein Stillliegen im Schleusenvorhafen sei wegen der Unter-sagung durch den Schleusenmeister nicht möglich bzw. nicht erlaubt gewesen.

Die Beklagten zu 3) bis 5) haben behauptet, der Beklagte zu 4) habe keine Aufforderung an den Schubverband erteilt, an der Stelle im Bereich der Brücke festzumachen. Eine feste Zusage zur Wahrschau der Bergfahrt sei nicht erfolgt. Die Beklagten zu 3) bis 5) sind der Ansicht, sie treffe keine Mitverantwortlichkeit. Es liege weder eine Amtspflichtverletzung noch ein Verstoß gegen die allgemeine Verkehrssicherungspflicht vor. Eine Haftung der Beklagten zu 3) neben den Beklagten zu 4) und 5) als Gesamtschuldner sei nicht begründbar.

Das Schifffahrtsgericht hat im Wege des Teilgrund- und Teilendurteils den Klageantrag zu 1) dem Grunde nach zu 65 % für gerechtfertigt erklärt und den Klageantrag zu 2) abgewiesen.

Den Erlass eines Grundurteils hat es damit gerechtfertigt, dass Grund und Höhe (insoweit teilweise) in Streit stünden und nur der Grund entscheidungsreif sei.

Die Beklagten zu 4) und 5) hafteten wegen Verletzung der Verkehrssicherungspflicht. Zwar seien sie nicht dafür verantwortlich, dass der Beklagte zu 2) als verantwortlicher Schiffsführer den SV an verbotener Stelle festgemacht habe. Der Beklagte zu 4) habe aber aus seinen Gesprächen mit dem Beklagten zu 2) über Funk gewusst, dass der Schubverband nicht nur vorübergehend an teilweise nicht erlaubter Stelle lag und dieser nach eigenen Worten den Liegeplatz als »unangenehm« empfand. Dabei könne offenbleiben, ob der Beklagte zu 4) es pflichtwidrig nicht zugelassen habe, dass der Beklagte zu 2) einen Liegeplatz im Vorhafen an-

steuert. Er hatte jedenfalls gewusst, dass der Schubverband an der Stelle, wo er festgemacht wurde, eine Gefahr für die bergwärtige durchgehende Schifffahrt darstelle. Deshalb habe er dem Schiffsführer des Schubverbands geraten, den Leichterkopf auszuleuchten und angekündigt, bergwärts fahrende Schiffe über Funk auf das unter der Brücke in den Kanal ragende Hindernis aufmerksam zu machen. Entsprechend habe er auch anfangs die zu Berg geschleusten Schiffe gewahrschaut, dies aber dann irgendwann unterlassen. Selbst wenn er keine feste Zusage zur Warnung gemacht hätte, hätte er dies aus eigener Verantwortung als Schleusenmeister tun müssen, da sich das Hindernis in unmittelbarer Nähe zur Schleuse befunden habe. Zudem habe er auch bei Schichtwechsel dem Beklagten zu 5) pflichtwidrig nicht mitgeteilt, dass er eine Warnung des Schiffsverkehrs in Bergfahrt im Zusammenhang mit der Schleusung getätigt hatte. Der bloße Hinweis auf die Lage des Schubverbandes an den Beklagten zu 5) sei insofern nicht ausreichend. Eine Wahrschaupflicht treffe auch den Beklagten zu 5), da auch er von der ungünstigen Lage des Schubverbandes unter der Brücke gewusst habe, er aber dennoch naheliegende Maßnahmen zur Gefahrenabwehr nicht ergriffen habe.

Die Beklagten zu 4) und 5) hätten wissen müssen, dass die bergfahrenden Schiffsführer wegen der Schleusenbrücke und der kurz darauf erreichten Straßenbrücke Ulmenstraße das abgesenkte Steuerhaus nicht wieder hochfahren, sie daher schlechte Voraussicht haben und möglicherweise mit Stillliegern im Bereich des Haltverbots unter der Brücke nicht rechnen. Für die ungünstige Lage hätten sie außer dem Halteverbot weitere Anhaltspunkte gehabt. Denn der Kanalquerschnitt verenge sich dort und der Kanal knicke leicht nach rechts ab.

Die Beklagte zu 3) hafte der Klägerin zu 1) nach § 831 Abs. 1 Satz 1 BGB aufgrund gesetzlich vermuteten eigenen Fehlverhaltens beim Einsatz von Hilfspersonen. Die Beklagten zu 4) und zu 5) hätten als Verrichtungsgehilfen der Beklagten zu 3) in Ausführung ihrer Verrichtung schuldhaft einen Schaden verursacht.

Die Beklagten zu 1) und 2) hafteten auf Schadensersatz gem. den §§ 92 b, 3, 5 Abs. 1 lit. c BinSchG, 823 II BGB i.V.m. §§ 7.02 Ziff. 1 lit. d), 7.04 lit. b) BinSchStrO.

Der Beklagte zu 2) habe gegen das gesetzlich normierte und zudem ausgeschilderte Liegeverbot unter Brücken verstoßen. Dieses Liegeverbot diene dem Schutz der durchgehenden Schifffahrt, die bei Radarfahrt eventuell dort liegende Schiffe wegen der von der Brücke ausge-

henden Fehlechos nur schwer oder gar nicht erkennen könne. Der Schiffsführer des SV »Vulcano« habe auch schuldhaft gehandelt, weil er nicht alle erforderlichen Sicherungsmaßnahmen vorgenommen habe und die Kollision daher fahrlässig verursacht habe. Der Schubverband sei trotz des Hydraulikproblems des Führerhauses manövrierfähig gewesen und hätte zwingend anderswo festmachen müssen. Er habe sich auch nicht vollständig auf die Zusage des Beklagten zu 4), bergwärts schleusende Schiffe zu warnen, verlassen dürfen. Er hätte vielmehr in Betracht ziehen müssen, dass dieser eine Warnung vergisst, insbesondere die Informationen nicht bei Schichtwechsel weitergibt. Die Ausleuchtung des Schubverbandes, wie vorgenommen, sei nicht ausreichend, dazu hätte es einer höheren Anbringung des Triangellichts bedurft. Eine Beleuchtung des tief liegenden Schubleichters im Bereich des Kopfes sei nicht ausreichend, da der Schiffsführer damit rechnen müsse, dass die Sicht der bergfahrenden Schiffe bei abgesehenem Führerhaus nach vorne stark eingeschränkt ist. Er hätte auch in 3 m Höhe nach § 3.10 BinSchStrO ein Rundumlicht anbringen müssen. Dass einige Bergfahrer den Schubverband problemlos passiert hätten, weil sie einen geringfügig anderen Kurs eingeschlagen hätten, entlaste den Beklagten zu 2) nicht.

Die Beklagte zu 1) müsse als Ausrüsterin gem. § 5 c Abs. 1 Ziff. 1 BinSchG für das Fehlverhalten des Beklagten zu 2) einstehen.

Die Beklagten hafteten als Nebentäter für die Entstehung des Schadens gem. §§ 840 Abs. 1, 421 BGB als Gesamtschuldner für die gesamte gemeinsame Haftungsquote.

Den Schiffsführer des TMS »Astra« treffe aber ein Mitverschulden gem. § 92 c Abs. 1 BinSchG, das sich die Klägerin zu 1) zu rechnen lassen müsse.

Grundsätzliche streite der Anscheinsbeweis für eine schuldhafte Herbeiführung der Kollision, wenn man auf einen Stillleger auffahre. Dieser sei hier aber entkräftet, weil die Beklagten ihrerseits gegen die ihnen obliegenden Sorgfaltspflichten verstoßen hätten.

Der Schiffsführer des TMS »Astra« habe sich seinerseits nautisch fehlerhaft verhalten. Denn er habe nach eigenen Angaben bedingt durch Trimm und das abgesenkte Steuerhaus einen »gigantischen« toten Winkel gehabt. Er hätte daher einen Ausguck aufstellen müssen. Dann hätte er den ausgeleuchteten Kopf des Leichters, der 16 m aus dem linken Ufer ragte, mit Sicherheit wahrgenommen. Er hätte

sich nicht allein auf das Radarbild verlassen dürfen. Denn grundsätzlich dürfe die freie Sicht durch Trimm und Ladung nicht weiter als 250 m eingeschränkt sein. In dieser Situation sei sie aber durch das Herabsenken des Führerhauses erheblich größer gewesen. Auf den Radar hätte er sich in dieser Situation nicht verlassen dürfen, auch wenn § 1.07 Ziff. 2 Satz 2 BinSchStrO diese Möglichkeit – neben dem Ausguck – vorsehe. Denn im Bereich von Brücken bestehe eine Gefahr von Fehlechos, die hier dadurch erhöht gewesen sei, dass der Radarmast nach Durchfahren der Schleuse über die ganze Strecke bis zur Brücke herabgesenkt geblieben sei. Insofern habe erkennbar die Gefahr bestanden, dass Hindernisse in der Nähe der Brücke nicht zuverlässig wahrgenommen werden. Er hätte daher bis zum Wiederaufrichten des Mastes einen Ausguck am Kopf des TMS »Astra« belassen müssen.

Das Fehlverhalten des Schiffsführers des TMS »Astra« wiege niedriger als das des Beklagten zu 2) und sei mit 35 % zu bemessen. Das Fehlverhalten der Beklagten zu 4) und 5) sei geringer als das des Schiffsführers zu bemessen und mit 15 % anzusetzen, das der Beklagten zu 1) und 2) mit 50 %.

Feststellungsansprüche der Klägerin zu 2) bestünden nicht, da inzwischen in den Parallelverfahren Leistungswiderklagen erhoben worden sei, über die auch verhandelt worden sei. Gegen das Urteil führen beide Seiten Berufung.

Die Klägerin zu 1) verfolgt mit ihrer Berufung ihr erstinstanzliches Klageziel weiter. Die Klägerin zu 2) greift das Urteil nach Klarstellung mit Schriftsatz vom 04.08.2021 nicht an.

Die Klägerin zu 1) ist der Ansicht, die Beklagten hätten die entscheidende Ursache für die Kollision gesetzt. Mit einem in verbotener Weise dort liegenden Stillleger habe der Schiffsführer des TMS »Astra« nicht rechnen müssen. Den Schiffsführer des TMS »Astra« treffe kein Sorgfaltsverstoß. Es sei ihm gem. § 7.02 lit. b BinSchStrO erlaubt gewesen, unter Radar zu fahren. Dadurch werde die unter Brücken bestehende – z.B. durch Absenken des Führerhauses bestehende – schlechte Voraussicht ausgeglichen. Soweit geregelt sei, dass die eingeschränkte Voraussicht durch Einsatz von Radar oder durch einen Ausguck ersetzt werden könne, könne die Wahl sich auf eine Möglichkeit konkretisieren, wenn z.B. kein Radar vorhanden sei. Hier habe der Schiffsführer richtig gehandelt, indem er sich für die Fahrt unter Radar entschieden habe. Bei zulässiger Radarfahrt hätte auch die – zudem unzu-

reichend zu tief angesetzte – Beleuchtung des Schubverbandes nichts genützt.

Der Schiffsführer habe den üblichen Weg der Bergfahrt in der geographisch linken Hälfte des Kanals eingehalten. Dort hinein habe der – dort verbotenerweise liegende – Schubleichter 16 m in den Kanal hineingeragt. Die Beklagten zu 1) und 2) könnten keinen technischen Notfall für sich anführen. Zum einen sei bestritten, dass der Defekt unvermeidbar gewesen sei; zu anderen hätten andere Liegeplätze zur Verfügung gestanden. Niemand – auch nicht die Schleusenwärter – könnten verbindliche Anordnungen für das richtige nautische Verhalten des Schiffsführers geben. Die Verantwortung liege allein beim Schiffsführer.

Auch die Beklagten zu 3) – 5) hafteten. Die Schleusenbeamten seien der allgemeinen Verkehrssicherungspflicht und der ausdrücklichen Zusage an den Schiffsführer der »Vulcano«, die durchgehende Schifffahrt zu wahrnehmen, nicht nachgekommen. Eine Verantwortung der Schleusenbeamten ergebe sich aus Ingerenz, weil sie das Schiff aufgefordert hätten, sich an verbotener Stelle in den Fahrweg bei der Ausfahrt aus dem Schleusenvorhafen zu legen. Durch mehrfaches Wahrschauen zu Beginn der Liegezeit des SV »Vulcano« habe der Beklagte zu 4) auch unter Beweis gestellt, dass er sich an diese Zusage habe halten wollen. Damit hafteten sie neben der Schiffführung des SV »Vulcano«.

Die Klägerin zu 1) beantragt,

1. die Beklagten Ziffer 1) bis 5) werden unter Abänderung des Urteils des Schiffsfahrtsgerichts Duisburg-Ruhrort vom 15.06.2021 verurteilt, als Gesamtschuldner an die Klägerin zu 1) 105.195,01 € nebst 5 % Zinsen über dem jeweiligen Basiszinssatz aus 98.621,30 € seit dem 20.02. bis 03.07.2020 und aus 105.195,01 € ab dem 04.07.2020 zu zahlen.

2. die Beklagten Ziffer 1) bis 5) werden als Gesamtschuldner verurteilt, an die Klägerin zu 1) vorprozessuale Rechtsverfolgungskosten in Höhe von 2.725,40 € nebst 5 % Zinsen über dem jeweiligen Basiszinssatz hieraus seit dem 10.08.2020 zu zahlen,

3. die Beklagten Ziffer 1) – 5) tragen die Kosten des Rechtsstreits einschließlich der Kosten des Verklarungsverfahrens vor dem Schiffsfahrtsgericht in Duisburg-Ruhrort, Az. 25 II 4/19 BSch.

4. Hilfsweise:

Unter Abänderung des Urteils des Schiffsfahrtsgerichtes Duisburg-Ruhrort vom 15.06.2021 wird die Klageforderung ge-

mäß Klageantrag Ziffer 1 dem Grunde nach zu 100 % zugesprochen.

Die Beklagten zu 1) und 2) sowie die Beklagten zu 3 bis 5) beantragen, die Berufung der Klägerin zurückzuweisen.

Mit ihren eigenen Berufungen beantragen die Beklagten zu 1) und 2) sowie die Beklagten zu 3) bis 5), das Urteil des Amtsgerichts Duisburg-Ruhrort – Schiffsfahrtsgericht – vom 15.06.2021 – 5 C 8/20BSch – abzuändern und die Klage insgesamt abzuweisen.

Die Klägerin zu 1) beantragt ferner, die Berufung der Beklagten zu 1) bis 5) zurückzuweisen.

Die Beklagten zu 1) und 2) führen zur Begründung ihrer Berufung an, das Schiffsfahrtsgericht habe verkannt, dass der Schiffsführer des TMS »Astra« die alleinige, jedenfalls ganz überwiegende Ursache für die Kollision gesetzt habe, insbesondere weil er mehrere hundert Meter »blind« gefahren sei.

Er habe gegen § 1.07 Ziff. 2 S.1 BinSchStrO verstoßen, der festlege, dass die freie Sicht durch die Trimmlage des Schiffs nicht weiter als 250 m vor dem Bug eingeschränkt sein dürfe. Hier sei das Schiff falsch ballastiert gewesen, so dass der Bug weit über das Heck hinausgeragt habe.

Eine unzulässige Trimmlage könne nicht durch Radar oder Wahrschau posten ausgeglichen werden. Die Ausnahmevorschrift des § 1.07 Ziff. 2 S. 3 BinSchStrO erlaube bei Durchfahren von Brücken nur dann den Einsatz von Radar oder Wahrschau posten, wenn infolge der Ladung keine ausreichende Sicht nach vorne möglich sei. Dies sei hier nicht der Fall. Sie behaupten, der Schiffsführer des TMS »Astra« habe sich gar nicht auf sein Radarbild verlassen. Darauf habe er nämlich wegen des herabgesenkten Radarmastes nichts erkennen können, wie sie schon erstinstanzlich durch Einholung eines Sachverständigengutachtens unter Beweis gestellt hätten.

Die Voraussetzungen für eine Radarfahrt hätten auch nicht nach § 6.30 Nr. 1 BinSchStrO vorgelegen, da klare Sicht herrsche. Der Schubverband sei bei klarer Sicht aufgrund der Beleuchtung deutlich erkennbar gewesen. Der Schiffsführer des TMS »Astra« hätte auf Sicht fahren müssen, mindestens aber einen Ausguck auf das Vorschiff beordern müssen. Dann hätte er den hell ausgeleuchteten Stillleger wahrgenommen. Das Schiffsfahrtsgericht hätte auch davon ausgehen müssen, dass das Ufer an der Kollisionsstelle durch Peitschenleuchten ausgeleuchtet ist. Dem Beweisantritt auf

Ortsbesichtigung sei es nicht nachgegangen.

Die Beklagten zu 1) und 2) halten ihre Behauptung zu dem plötzlich aufgetretenen Hydraulikschaden aufrecht, der nicht sofort behoben werden könne. Insofern sei eine Weiterfahrt nicht gefahrlos möglich gewesen und der Schiffsführer des Schubverbandes hätte nach einer geeigneten Liegestelle suchen müssen, die sich nur dort geboten habe, wo festgemacht wurde. Andere Liegestellen seien belegt gewesen. In den Vorhafen hätte er aufgrund des generellen Verbots nach § 7.02 BinSchStrO und des ausgesprochenen Verbotes des Schleusenmeisters nicht einfahren dürfen. Dass sich der Schubleichter damit teilweise im Liegeverbot befunden habe, sei der Notsituation geschuldet gewesen. Wäre der Schiffsführer des TMS »Astra« auf Sicht oder mit vollem Radar gefahren, hätte er auf dem Radarschirm den Stilllieger gesehen, der unter der Brücke herausragte, da das Fehlecho der Brücke Ulmenstraße ohnehin nur gering sei.

Auch die Beklagten zu 3) bis 5) verfolgen mit ihrer Berufung ebenfalls die vollständige Klageabweisung weiter. Auch sie sind der Auffassung, der Schiffsführer des TMS »Astra« habe die alleinige Verantwortung für die Kollision, denn er habe gegen § 1.07 Ziff. 2 S. 1, S. 2; § 1.09 Ziff. 4 BinSchStrO und gegen die allgemeine Sorgfaltspflicht aus § 1.04 BinSchStrO verstoßen.

Die Hilfsmittel (Radar, Tresco) seien für den Schiffsführer des TMS »Astra« erkennbar wegen des heruntergeklappten Mastes unzureichend und unter Brücke ohnehin nicht sicher gewesen. Insbesondere den Beklagten zu 5) treffe demgegenüber keine Haftung. Ihn habe keine Pflicht zur Wahrschau getroffen, denn er habe sich darauf verlassen können, dass der Schiffsführer des TMS »Astra« nicht pflichtwidrig ohne Sicht fährt. Zudem sei der SV »Vulcano« ausreichend beleuchtet gewesen, so dass er nicht habe damit rechnen können, dass er von einem Bergfahrer nicht wahrgenommen werde. Dass sich der Schiffsführer des TMS »Astra« sorgfaltswidrig verhalten habe, ergebe sich auch daraus, dass er bei seiner Blindfahrt auch ein gleichermaßen, wie der Stillleger beleuchtetes zu Tal fahrendes Schiff nicht wahrgenommen hätte.

Dem Beklagten zu 4) sei nicht vorzuwerfen, dass er dem Schiffsführer des MS »Vulcano« keinen Liegeplatz im Vorhafen zugewiesen habe, denn dort herrsche grundsätzlich ein Liegeverbot. Die Verantwortung für einen sicheren Liegeplatz liege ausschließlich beim Schiffsführer. Das Schiffsfahrtsgericht habe auch keine feste Zusage zur Wahrschau durch den Beklag-



ten zu 4) festgestellt. Aus diesem Grunde scheidet auch eine Haftung der Beklagten zu 3) aus. Das Schifffahrtsgericht habe zudem keine Feststellungen dazu getroffen, dass die Beklagte zu 3) die Bediensteten falsch ausgewählt habe. Diese seien auch unstreitig kompetent, was von keiner Seite in Frage gestellt worden sei. Eine Leitungspflicht treffe die Beklagte zu 3) nicht. Auch ein Organisationsverschulden sei von der Klägerin nicht nachgewiesen worden. Die Verwaltungsvorschriften für den Betrieb von Schleusen seien eingehalten worden.

Der Erlass eines Grundurteils sei unzulässig, weil die Höhe zum Teil unstreitig sei und insofern ein Endurteil hätte ergehen müssen.

Den Berufungen der jeweils anderen Seite treten die Parteien mit der Argumentation zur eigenen Berufung entgegen.

Wegen des Parteivorbringens im Übrigen wird auf den vorgetragenen Inhalt der gewechselten Schriftsätze sowie die zur Akte gereichten Anlagen verwiesen. Ferner wird auf das Verklarungsverfahren Amtsgericht Duisburg-Ruhrort – 25 II 4/19 BSch – Bezug genommen sowie auf den Unfallbericht mit Lichtbildmappe des PP Duisburg, Wasserschutzpolizei wache Essen, Az. 501000–118183–19/0.

## II.

Die zulässige Berufung der Klägerin zu 1) hat teilweise Erfolg, die Berufungen der Beklagten zu 1) bis 5) sind hingegen unbegründet.

Die Berufung der Klägerin zu 1) führt zur Abänderung des Urteils des Schifffahrtsgerichts unter Berücksichtigung einer auf 15 % reduzierten Mitverschuldensquote.

1. Der Rechtsstreit ist entgegen der Ansicht des Schifffahrtsgerichts zur Höhe entscheidungsreif. Der Senat kann gem. § 538 Abs. 1 ZPO den Rechtsstreit insgesamt entscheiden (vgl. Zöller-Heßler, ZPO, 34. Aufl. 2022, § 538 Rn. 43). Dem steht nicht entgegen, dass das Landgericht durch unzulässiges Teilgrund- und Teilendurteil entschieden hat.

Ein Grundurteil gem. § 304 Abs. 1 ZPO darf nur ergehen, wenn ein Anspruch nach Grund und Höhe streitig ist, grundsätzlich alle Fragen, die zum Grund des Anspruchs gehören, erledigt sind, und wenn nach dem Sach- und Streitstand zumindest wahrscheinlich ist, dass der Anspruch in irgendeiner Höhe besteht (BGH, NJW 2014, 458 Rn. 26 m.w.N.). Ist ein ziffernmäßig bestimmter Teil der Klageforderung entscheidungsreif, ist ein Grundurteil über die Gesamtforderung unzulässig.

Will das Gericht in diesem Fall ein Grundurteil erlassen, dann muss über den entscheidungsreifen Teil der Gesamtforderung durch Teil-Endurteil entschieden und dies mit einem Teil-Grundurteil verbunden werden (OLG Hamm, Urteil vom 08.02.2018, 21 U 95/15, juris Rn. 39; § 301 Abs. 1 S. 2 ZPO; s.a. BGH NJW 2001, 760, 761). Die Zulässigkeit des Grundurteils ist in jedem Verfahrensstadium von Amts wegen zu berücksichtigen (Zöller-Feskorn, ZPO, 34. Aufl. 2022, § 304 Rz. 37).

Vorliegend sind die von der Klägerin zu 1) geltend gemachten Aufwendungen überwiegend von den Beklagten nicht bestritten worden. Die Beklagten zu 1) und 2) sind nur den Kosten für die Notreparatur des MS »Livarda« von 807,40 €, den Reisekosten des Schiffseigners des MS »Livarda« von 240,80 € sowie den Taxierungskosten des MS »Livarda« von 2.473,75 € entgegengetreten. Insofern hätte das Schifffahrtsgericht jedenfalls über den unstreitigen Betrag durch Teil-Endurteil entscheiden müssen. Nach Auffassung des Senats ist der Rechtsstreit aber insgesamt entscheidungsreif. Soweit der Klägerin Kosten für die Notreparatur und Reisekosten des Schiffsführers des MS »Livarda« geltend macht, hat die Klägerin trotz eigener Ankündigung und Rüge der Beklagten keine Belege oder sonstigen Nachweise vorgelegt, die ihren Vortrag stützen würden. Er ist daher ohne ausreichende Substanz. Was die Taxierungskosten von 2.473,75 € bezüglich MS »Livarda« anbelangt, hat die Klägerin indes eine detaillierte Rechnung der niederländischen Versicherung TVM vorgelegt. Soweit die Beklagten zu 1) und 2) pauschal die Unangemessenheit des Schadenermittlungsaufwands angesichts des Umstands einwenden, dass der zu taxierende Schaden lediglich 5.855,20 € betrage, greift dies nicht. Denn die Rechnung enthält eine detaillierte Stundenaufstellung (Bl. 36 R d.A.). Art und Dauer der Begutachtung sowie die Fahrtzeiten des Experten sind im Einzelnen aufgeführt. Die Beklagten sind dem im Einzelnen nicht entgegengetreten und haben auch den Stundensatz nicht angegriffen. Der Einwand der Unangemessenheit ist daher ohne Substanz.

Demnach ist ein unstreitiger Schaden in Höhe von 104.146,81 € (105.195,01 € abzüglich 807,40 € und 240,80 €) zugrunde zu legen.

2. Das Schifffahrtsgericht ist zu Recht von einer Haftung der Beklagten zu 1) und 2) aus den §§ 92 b, 3, 5 Abs. 1 lit c BinSchG, 823 II BGB i.V.m. §§ 7.02 Ziff. 1 lit d) und 7.04 lit b) BinSchStrO, § 1.04 BinSchStrO für die Schäden an TMS »Astra« und MS »Livarda« ausgegangen. Die Verpflichtung des Ausrüsters, des Beklagten zu 1), ergibt sich ergänzend aus dem Verweis in § 7.09 Ziff. BinSchStrO.

ergibt sich ergänzend aus dem Verweis in § 7.09 Ziff. BinSchStrO.

a) Die vom SV »Vulcano« eingenommene Liegeposition war aus mehreren Gründen unzulässig. Unter Brücken herrscht gem. § 7.02 Ziff. 1 lit. d) BinSchStrO ein Liegeverbot. Das Liegeverbot unter Brücken rechtfertigt sich im Allgemeinen daraus, dass im Bereich von Brücken Radarschatten auftreten und daher Schiffe, die unter einer Brücke liegen, deshalb schwer zu erkennen sind (Bemm/v. Waldstein, RheinSchPV, 3. Aufl. § 7.02 Rn. 5). Zudem bestand an der konkreten Liegestelle am linken Ufer ein ausgeschildertes Festmacherverbot gem. § 7.04 Ziff. lit 1 b BinSchStrO bis zum Beginn der Liegeplätze bergwärts in einiger Entfernung zur Brücke. Zugleich liegt ein Verstoß des Beklagten zu 2) gegen § 1.04 BinSchStrO vor.

Der Schubleichter »RSP 2321« des Schubverbandes lag unter der Brücke »Ulmenstraße« des Rhein-Herne-Kanals (RHK) am linken Ufer. Da der Schubleichter 76,5 Meter lang ist, ragte er zum einen bergwärts über die Brücke hinaus. Dahinter hatte das 104,92 m lange MS »Vulcano« festgemacht; zum anderen ragte der Schubleichter mit dem Bug ca. 5–6 Meter unter der Brücke talwärts in Richtung der Schleuse Oberhausen hervor und mit dem Steuerbordbug 16,5 Meter von der Kaimauer in das Fahrwasser des RHK hinein.

Gem. § 7.01 Ziff. 1 und Ziff. 2 BinSchStrO ist zudem ein Liegeplatz so nah wie möglich am Ufer zu wählen. Dabei muss die Fahrinne für die Schifffahrt frei bleiben. Der Stilllieger darf keinesfalls die Schifffahrt behindern. Andernfalls muss unter allen Umständen ein anderer Liegeplatz gesucht werden (Bemm/v. Waldstein, RheinSchPV 3. Aufl. § 7.01. Rn. 2). Hier ragte das Steuerbordbug des massiven und kantigen Schubleichters aufgrund der abknickenden Spundwand mehr als die Schiffsbreite in den Kanal hinein (vgl. Foto 3 der Lichtbildmappe PP Duisburg, WSP Wache Essen, Az. 501000–118183–19/0). Er behinderte die durchgehende Schifffahrt, auch wenn eine Vorbeifahrt möglich war. Ein Verstoß gegen § 7.01 Ziff. 1 BinSchStrO ergibt sich insbesondere auch daraus, dass sich der RHK unmittelbar vor der Brücke für den Bergfahrer erheblich verengt und der Kanal nach der Brücke ca. 20 Grad nach rechts abknickt. Der Kanal ist unter der Brücke nur 40 bis 50 Meter breit. Die Bergfahrt wurde damit durch den dort liegenden Schubleichter insoweit eingeschränkt, als dass 1/3 der Breite der Fahrinne in Anspruch genommen wurde.



Um den Zusammenstoß mit dem Schubleichter zu verhindern, hätte der Bergfahrer das geographisch rechte Ufer ansteuern, also nach backbord steuern müssen, um danach wegen des Knicks stark nach steuerbord einzudrehen. Auch bei einer mittigen Fahrweise hätte die Gefahr einer Kollision mit dem Steuerbordbug des Schubleichters, das wie ausgeführt 16,5 m in das Fahrwasser hineinragte, bestanden. Der Umstand, dass andere Bergfahrer in der Unfallnacht den Schubleichter passiert haben, spricht nicht gegen eine Behinderung oder Gefahr durch den Schubleichter. Sie sind möglicherweise nur etwas mittiger im Kanal gefahren. Das Schifffahrtsgericht führt zutreffend aus, dass schon ein geringfügig anderer Kurs den Zusammenstoß verhindert hätte. Aus der Südkammer der Schleuse passierte in der am 22.11.2019 um 22 Uhr begonnenen Schicht des Beklagten zu 5) zudem vor dem TMS »Astra« nur ein Bergfahrer ungehindert den Schubleichter (TMS »Ocean« um 3.15 Uhr am 23.11.2019, vgl. Bl. 169 Verklarungsakte). Bei vorherigen Bergschleusungen aus der Südkammer erfolgte möglicherweise eine Warnung durch den Beklagten zu 4).

Der Verstoß gegen das Liegeverbot ist für das Auffahren des TMS »Astra« auf den Schubleichter und den dadurch bedingten Schaden kausal geworden. Hier hat sich die Gefahr, der durch das Liege- und Festmacherverbot begegnet werden sollte, verwirklicht. Die Kollision ereignete sich an unübersichtlicher und durch den Stilliegender zusätzlich eingengter Stelle, an der die grundsätzliche Gefahr von Fehlechos besteht. Zwar befindet sich die Kollisionsstelle nicht genau unter der Brücke. Vielmehr ragte der Kopf des Schubleichters wenige Meter über die Brücke hinaus (Bild 12 der Lichtbildmappe der PP Duisburg, Direktion WPS zum Az. 501000–118183–19/0). Dies ist aber noch dem Bereich der Brücke zuzurechnen, in dem wegen des Brückenschattens regelmäßig Fehlechos auftreten können.

b) Durch den Verstoß gegen die genannten Vorschriften ist ein kausaler Schaden an TMS »Astra« entstanden. Gerade weil der Schubverband verbotswidrig dort gelegen ist und der Schiffsführer der TMS »Astra« zulässigerweise am linken Ufer bergwärts fuhr, ist es zur Havarie gekommen. Soweit die Beklagten zu 1) und zu 2) in der Berufung behaupten, die Gefahr des unzulässigen Stillliegens habe sich nicht verwirklicht, weil auf dem Radar des TMS »Astra« aufgrund des abgesenkten Radarmastes ohnehin über die ganze Strecke des Vorhafens und über die Brücke hinaus »nichts« zu erkennen gewesen sei und es sich bei der Behauptung der Klägerin, der Schiffsführer des TMS »Astra« habe Stilllieger jenseits der Brücke wahrgenommen, um eine Schutzbe-

hauptung handele, ist dieser Vortrag nicht geeignet, die eigentliche Kausalität zwischen pflichtwidrigem Verhalten der Beklagten zu 1) und zu 2) und dem Schadenseintritt in Frage zu stellen.

Der gegenüber der ersten Instanz zudem geänderte und insoweit unzulässige Vortrag schließt die Kausalität nicht aus, weil er sich allein auf ein unfallkausales Mitverschulden des Schiffsführers der TMS »Astra« bezieht, das aber gerade voraussetzt, dass an der Stelle des Liegeverbots der Schubverband gelegen hat. Abgesehen davon hatten in erster Instanz die Beklagten zu 1) und 2) nur behauptet, dass durch das Abklappen des Radarmastes die Radarsicht voraus erheblich »beeinträchtigt« gewesen sei. Eine gewisse Beeinträchtigung durch das Absenken, ohne dass dadurch die Radarsicht unmöglich ist, war in erster Instanz unstreitig und ist auch ohne weiteres technisch nachvollziehbar, was die Reichweite der Radarsicht anbelangt. Nach dem Tatbestand des erstinstanzlichen Urteils – dessen Berichtigung die Beklagten nicht beantragt haben und an den der Senat insoweit gebunden ist – erkannte der Schiffsführer des TMS »Astra« über Radar Stillieger bei den Liegeplätzen bei RHK-km 6,30 bis 6,49. Die Brücke Ulmenstraße befindet sich aus Fahrtrichtung des TMS »Astra« davor bei km 6,24. Dies deckt sich mit den Angaben der Klägerin, der Radar sei auf 500 m Voraussicht eingestellt gewesen und die Brücke habe sich auf dem Radar als flacher Strich dargestellt. Insoweit liegen schon keine ausreichenden Anhaltspunkte dafür vor, dass der Schiffsführer der TMS »Astra« nur wegen des herabgesenkten Radarmastes den Schubleichter auf dem Radar nicht erkannt hat. Der Radarmast befand sich auch im abgeknickten Zustand noch in einer Höhe, in der Radarsignale ungehindert ausgesendet werden konnten (vgl. Bild 2 der Lichtbildmappe PP Duisburg, Wasserschutzpolizei wache Essen, Az. 501000–118183–19/0). Dem Antrag der Beklagten zu 1) und 2) auf Einholung eines Sachverständigen-gutachtens zur Unmöglichkeit der Radarsicht durch Absenken des Mastes war daher nicht nachzugehen.

c) Der Beklagte zu 2) als Schiffsführer des MS »Vulcano« hat die Kollision auch schuldhaft verursacht. Er hätte erkennen müssen und hat auch erkannt, dass der Liegeplatz des Schubleichters »unangenehm« war und eine Gefahr für die Bergfahrer darstellte. Er musste damit rechnen, dass Bergfahrer ihn nicht oder unzureichend erkennen. Er wusste oder hätte wissen müssen, dass dort ein Liege- und Festmacherverbot galt.

Dieser Gefahr ist er – entgegen der Auffassung der Beklagten zu 1) und 2) – nicht in geeignetem Maße damit begegnet,

dass er den Schubleichter mit vor der Schanz abgesenktem Triangellicht und den Ankerlichtern ausleuchtete.

Die vom Schiffsführer des MS »Vulcano« geführten Lichter waren grundsätzlich unzulässig; sie werden nur von Schiffen in Fahrt geführt. Nach § 3.20 BinSchStrO hätte er als Stilllieger ein weißes Rundumlicht in mindestens 3 m Höhe von allen Seiten sichtbar setzen müssen. Zutreffend wenden die Beklagten zwar ein, dass sich dieser Verstoß für die Kollision nicht kausal ausgewirkt hat, weil nach eigenen Angaben der Schiffsführung der TMS »Astra« diese auch bei rechtmäßiger Lichterführung den SV »Vulcano« nicht gesehen hätte. Die Schiffsführung der MS »Astra« hat selbst eingeräumt, wegen Trimmlage und Absenken des Führerhauses in Radarfahrt nur den Bereich der Unterkante der Brücke Ulmenstraße, die 5,32 m hoch ist, auf dem Radar gesehen zu haben. Die Lichterführung wurde unstreitig vom Radar nicht geecho.

Der Schiffsführer der MS »Vulcano« durfte aber in der konkreten Situation nicht annehmen, dass seine tatsächliche, wenn auch rechtswidrige Lichterführung eine ausreichende Maßnahme zur Kollisionsverhütung war. Denn er musste damit rechnen, dass bergfahrende Schiffe – nicht nur aufgrund von Ladung und Trimmmung gem. § 1.07 Nr.2 Satz 1 BinSchStrO bis zu 250 m in der Sicht eingeschränkt sein können, sondern auch dadurch in der Sicht eingeschränkt sind, dass sie – wie es bei größeren Schiffen notwendig ist – vor der Brücke den Führerstand absenken müssen. In diesem letzten Fall kann gem. § 1.07 Nr. 2 S. 3 BinSchStrO der Schiffsführer vor und bei Unterfahren der Brücke mit Radar oder Ausguck fahren. Der Beklagte zu 2) musste daher damit rechnen, dass die Bergfahrt wegen eingeschränkter Sicht im Bereich der Brücke mit Radar oder Ausguck fährt. Die Regelung ist dem Wortlaut entsprechend zwingend alternativ zu verstehen. Auslegungsspielraum sieht der Senat hier nicht. Der Schiffsführer durfte sich daher nicht darauf verlassen, dass die Bergfahrt beim Unterfahren der Brücke mit Ausguck fährt, der grundsätzlich eine Lichterführung hätte wahrnehmen und bei zulässiger Lichterführung auch hätte lesen können. Vielmehr musste der Schiffsführer der MS »Vulcano« zwingend von einer zulässigen Radarfahrt beim Unterfahren der Brücke ausgehen, zumal er wusste bzw. hätte wissen müssen, dass das Liegeverbot unter Brücken – wegen der Gefahr von fehlerhaften Radarechos – gerade der sicheren und schadensfreien Radarfahrt i.S.v. § 1.07 Nr. 2 Satz 3 BinSchStrO dient.

Es kann daher für die Frage des Verschuldens des Schiffsführers des SV »Vulcano«

auch dahingestellt bleiben, ob der Schubleichter aus einiger Entfernung mit den tatsächlich geführten Lichtern – die in Höhe der Back des tief liegenden Schubleichters angebrachten Ankerlichter und die Triangelbeleuchtung – optisch hätte erkannt werden können. Angesichts der besonderen Situation des Unterfahrens von Brücken und der vor diesem Hintergrund geltenden besonderen Regelungen, einerseits jener des Liegeverbots, andererseits jener der zulässigen Radarfahrt bei eingeschränkter Sicht von 250 m vor einer Brücke, vermag allein eine tatsächlich wahrgenommene Lichterführung des unzulässigen Stillliegers den ausalen und schuldhaften Pflichtverstoß nicht auszuschließen oder zu rechtfertigen. Eine andere Frage ist es, ob in dieser Konstellation ein Mitverschulden des unter Radar fahrenden Brückenunterfahrers in Betracht kommt.

Der Beklagte zu 2) musste auch damit rechnen, dass Schiffsführer, die wegen der nur 500 m hinter der Schleuse befindlichen Brücke »Ulmenstraße« das Führerhaus nach der Durchfahrt der Schleuse nicht wieder hochfahren, sondern abgesenkt lassen und weiter mit Radarsicht fahren. Zumal die Radarfahrt ab einem Bereich von 250 m vor der Brücke gesetzlich gestattet ist. Er durfte daher auch in dieser Situation nicht allein darauf vertrauen, dass ein Ausguck vorhanden war, der in der Lage gewesen wäre, die Lichterführung des Stillliegers wahrzunehmen. Hinzu kommt, dass jedenfalls – bezogen auf diese Reichweite der Sicht von mehr als 250 m – eine unzulässige Lichterführung des Stillliegers nicht vom Vorwurf des schuldhaften Verstoßes gegen das Liegeverbot befreien würde. Wenn der Bergfahrer nach Durchfahren der Schleuse verpflichtet ist, den Führerstand wieder hochzufahren oder einen Ausguck zu besetzen, bevor er die Anfahrt auf die Brücke Ulmenstraße unternimmt, darf er erwarten, dass am Ufer liegende Stillieger zulässig beleuchtet sind. Ein gem. § 3.20 Nr. 1 BinSchStrO mindestens in 3 m Höhe von allen Seiten gut sichtbar angebrachtes Rundumlicht wies der Schubleichter aber nicht auf. Auch insoweit ist der Schiffsführer der MS »Vulcano« nicht entschuldigt.

Die Einnahme des Liegeplatzes war auch nicht dadurch gerechtfertigt, dass an der Hydraulik des Führerstands des MS »Vulcano« ein Defekt aufgetreten war und dieser in tiefster Position verharrte. Der Schubverband war noch manövrierfähig und der Schiffsführer hätte – notfalls mittels Ausguckes auf dem Vordeck – einen anderen Liegeplatz ansteuern können.

Es entlastet den Beklagten zu 2) schließlich auch nicht, dass der Beklagte zu 4)

ihm keinen Liegeplatz im Vorhafen zuwies und auf den üblichen Liegeplätzen kein Platz vorhanden war. Es ist vornehmlich nautische Pflicht des Schiffsführers (§ 1.04 BinSchStrO) einen geeigneten Liegeplatz zu finden. Dieser Pflicht kann er sich vorliegend nicht dadurch entledigen, dass ihm kein geeigneter Liegeplatz im Vorhafen angeboten wird. Es bleibt in der Verantwortung des Schiffsführers einen geeigneten Liegeplatz einzunehmen, auch wenn wie vorliegend seine Nachfrage, im Vorhafen festzumachen, scheiterte. Ein Stillliegen im Vorhafen wäre gefahrlos möglich gewesen.

Abgesehen davon ist nicht ersichtlich, dass der Beklagte zu 2) sich mit dem gebotenen Nachdruck für eine Ausnahmelösung eingesetzt hat. Soweit er behauptet, der Beklagte zu 4) habe ihm zugesagt, die durchgehende Schifffahrt zu wahrnehmen, hätte er sich darauf nicht verlassen dürfen. Er hätte zudem damit rechnen müssen, dass die Information vergessen oder beim Schichtwechsel vom Schleusenbeamten nicht weitergegeben wird. Er hätte selbst zusätzliche Wahrschau veranlassen müssen.

3. Das Schifffahrtgericht hat auch mit zutreffender Begründung eine Haftung der Beklagten zu 3) – 5) aus §§ 823 Abs. 1, bzw. 831 BGB bejaht.

Die Beklagten zu 4) und 5) haben als Beamte der Schleuse Oberhausen eine Verkehrssicherungspflicht verletzt. Die Beklagte zu 3) haftet dafür nach § 831 BGB.

a) Zutreffend hat das Schifffahrtgericht einen Anspruch aus Staatshaftung verneint. Die Beklagte zu 3) handelt im Zusammenhang mit dem Betrieb der Schleuse, die die gefahrlose Benutzung der Wasserstraße ermöglichen soll und nicht Teil der Verkehrsregelung auf dem Wasser ist, nicht hoheitlich. Die Erfüllung der Verkehrssicherungspflicht ist nicht als hoheitliche Maßnahme ausgestaltet (vgl. Schifffahrtsobergericht Karlsruhe, Urteil vom 11.12.1990, U 6/89 BSch, ZfB 1992, Sammlung Seite 1357 ff m.w.N.). Insofern kommt ein Anspruch aus § 839 Abs. 1 BGB, Art. 34 GG nicht in Betracht (BGHZ 9, 373; BGHZ 20, 57; Schifffahrtsobergericht Hamburg, Urteil vom 28.07.1999, 6 U 237/98 BSchG, Juris Rz. 5 m.w.N.). Auch schafft die Benutzung von Schleusen auf öffentlichen Wasserstraßen keine vertragliche Beziehung zwischen den Parteien (BGHZ 20, 57, juris Rz. 12).

Im Grundsatz liegt auch kein hoheitliches Handeln der Schleusenbediensteten vor. Etwas anderes gilt nur in den Fällen, in denen das Schleusenpersonal eine der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs, der Beschleunigung der Durchfahrt und

der vollen Ausnutzung der Schleusenkammer dienende Anordnung erteilt, die die Schiffsführer zu befolgen haben, z.B. Regelungen nach § 6.28 Nr. 6 oder Nr. 18 BinSchStrO (Rheinschifffahrtsgericht Mannheim, Urteil vom 30.01.2013, 30 C 2/12, juris Rz. 16; Schifffahrtsobergericht Karlsruhe, Urteil vom 11.12.1990, U 6/89 BSch, ZfB 1992, Sammlung Seite 1357 ff). Die Freigabe der Ein- und Ausfahrt aus der Schleuse gehört nicht zu solchen hoheitlichen Akten (Schifffahrtsobergericht Karlsruhe, a.a.O., Rn. 9). Der Beklagte zu 4) hat weder dem Schiffsführer des SV »Vulcano« die Anweisung gegeben, im Bereich der Brücke Ulmenstraße einen Liegeplatz anzusteuern, noch hat er die Schleusung verweigert. Er hat auch den Schiffsführern der zu Berg schleusenden Schiffe keine Anordnungen im Sinne des § 6.28 Nr. 18 BinSchStrO gegeben. Er war – entgegen der Ansicht der Beklagten zu 1) und 2) – auch nicht verpflichtet, die Schiffsführer anzuweisen, dass und wie sie die durch den Stillieger im Bereich der Brücke entstandene Gefahrenstelle umfahren sollen. Wie der jeweilige Schiffsführer die Gefahrenstelle meistert, liegt allein in dessen nautischer Verantwortung (BGH, Urteil vom 24.10.1968, II ZR 168/65, juris Rz. 11). Die Pflicht zu Wahrschau ist demgegenüber nicht hoheitlich ausgestaltet. Soweit der Beklagte zu 4) im Verklarungsverfahren angegeben hat, er habe ein- oder zweimal den Bergfahrern gesagt, dass sie langsam an dem unter der Brücke liegenden Schiff vorbeifahren sollen, liegt darin keine Weisung, sondern lediglich die Konkretisierung der Warnung bzw. Mahnung zur Vorsicht (vgl. auch BGH, a.a.O. Rz 11).

b) Die Beklagten zu 4) und 5) haften aus § 823 Abs. 1 BGB. Sie haben ihre Verkehrssicherungspflicht verletzt. Die Beklagten zu 4) und 5) hätten durch eine einfache Maßnahme, nämlich durch Wahrschau der bergwärts geschleusten Schiffe bei Nacht, die Kollision mit großer Wahrscheinlichkeit vermeiden können. Insofern wurden nicht alle zumutbaren Maßnahmen ergriffen wurden, die aus Sicht eines verständigen und gewissenhaften Schleusenbediensteten geboten und geeignet sind, die Gefahr zu vermeiden (BGH, Urteil vom 11.03.1986, VI ZR 22/85, juris Rz. 14; Rheinschifffahrtsgericht Mannheim, a.a.O., Rn. 19).

Vorliegend ereignete sich die Kollision zwar nicht im unmittelbaren Bereich der Schleuse und es liegt auch kein Zusammenhang zwischen der Kollision und einer Anordnung der Beklagten zu 4) und 5) bei der Durchfahrt der Schleuse vor. Die Verkehrssicherungspflicht der Beklagten zu 4) und 5) erstreckt sich aber nicht nur auf die eigentliche Schleusenanlage, sondern auch den Vorhafen und überschaubaren

Bereich vor und hinter der Schleusenanlage. Sie müssen gewährleisten, dass der Zu- und Abfahrtsbereich geordnet und gefahrlos durchfahren werden kann. Dieser erweiterte Zuständigkeitsbereich wird auch bestätigt durch die Angaben des Beklagten zu 4) im Verklarungsverfahren, nach denen es seine Aufgabe ist, die Zufahrt zum Vorhafen zu regeln. Der Schubleichter ragte im Sichtbereich der Schleusenwärter unter der Brücke Ulmenstraße hindurch in den Vorhafen hinein. Dem Beklagten zu 4) war die ungünstige und verbotswidrige Lage des SV »Vulcano« nach dessen Aussage im Verklarungsverfahren bekannt. Zudem hatte er mit dem Beklagten zu 2) gesprochen und nach eigenen Angaben ein- oder zweimal über den Schleusenkanal zu den Bergfahrern gesagt, dass »da oben ein Schiff liegt« und dass die geschleusten Bergfahrer langsam an dem unter der Brücke liegenden Schiff vorbeifahren sollen. Bei weiteren Schiffen, die hochgeschleust wurden, hat er es nach eigenen Angaben »vergessen« oder er sei »abgelenkt gewesen«. Auch dies indiziert, dass er sich in der Verantwortung sah, dieser aber nicht ausreichend nachgekommen ist.

Auch der Beklagte zu 5) war über die Lage des Schubverbandes unter der Brücke informiert worden. Es ist davon auszugehen, dass auch ihm das Liegeverbot bekannt war. Die Beklagten zu 4) und 5) wussten zudem aus den Schleusungsvorgängen, dass die Schiffsführer das Führerhaus und den Radarmast zur Durchfahrt der Schleuse wegen der ca. 5 m hohen Schleusenbrücke regelmäßig absenken und dass Bergfahrer das Führerhaus bis zur in 500 m entfernten, ebenfalls ca. 5 m hohen Brücke Ulmenstraße teilweise nicht wieder hochfahren und eingeschränkte Voraussicht haben. Daraus ergibt sich eine Pflicht zur Wahrschau, die die Beklagten zu 4) und 5) verletzt haben.

Zwar war der Schubleichter mit Triangel- und Ankerlicht ausgeleuchtet. Auch das Ufer war durch Laternen ausgeleuchtet und daher nicht vollständig dunkel. Diese einerseits gem. § 3.20 Nr. 1 BinSchStrO unzulässige, andererseits das Liegeverbot nicht rechtfertigende Lichterführung entlastet aber die Beklagten zu 4) und 5) nicht (s.o.).

Die Tatsache, dass der Beklagte zu 4) die Bergfahrer zum Teil warnte und auch mit seinem Kollegen, dem Beklagten zu 5), bei Schichtwechsel darüber sprach, dass der SV »Vulcano« wegen Problemen am Steuerhaus unter der Brücke liege, deutet darauf hin, dass der Beklagte zu 4) (neben der Ausleuchtung des Schubleichters) eine Wahrschau der Bergfahrer als zusätzliche Maßnahme für nötig hielt, aber fahrlässig nicht danach handelte. Der Aussage des Beklagten zu 4) im Verklarungsverfahren ist zudem zu entnehmen,

dass mit dem Schiffsführer des MS »Vulcano« »besprochen wurde, dass wir Bescheid sagen«.

Die Beklagte zu 3) haftet nach § 831 BGB. Die Beklagten zu 4) und 5) sind Gehilfen der Beklagten, bzw. der sie vertretenden Wasserbehörde. Sie sind als Schleusenbedienstete keine »Organe« der Beklagten im Sinne des § 31 BGB. Gem. § 831 Abs. 1 S. 1 BGB ist der Geschäftsherr zum Schadensersatz verpflichtet, wenn sein Gehilfe in Ausführung der Verrichtung einem Dritten widerrechtlich schädigt, sofern er sich nicht nach § 831 Abs. 1 S. 2 BGB exkulpieren kann. Die haftungsrechtlichen Voraussetzungen, nämlich die Bestellung eines Verrichtungsgehilfen sowie die widerrechtliche Schadenszufügung in Ausführung der Verrichtung (vgl. Staudinger/Bernau, BGB, Neubearbeitung 2018, § 831 D.) liegen vor. Ein Verschulden des Geschäftsherrn wird vermutet. Fehlendes Verschulden ist haftungsausschließend und vom Geschäftsherrn darzulegen und zu beweisen. Da es bei § 831 BGB nicht um die Haftung für fremde Verschulden, sondern es beim Einsatz von Hilfspersonen um eigenes Verschulden geht, muss die Verletzung einer eigenen Pflicht bei der Auswahl, Ausstattung, Leitung oder Überwachung der Hilfsperson entkräftet werden. Hier hat die Beklagte zu 3) sich erstinstanzlich nur damit verteidigt, dass die Schleusenbediensteten kein Verschulden treffe, ein solches jedenfalls wegen des groben Eigenverschuldens des Schiffsführers des TMS »Astra« zurücktrete. Ferner meint sie, dass eine gesamtschuldnerische Haftung mit den Beklagten zu 4) und 5) nicht in Betracht komme. Dazu, dass sie die Schleusenbediensteten sorgfältig ausgewählt und kontrolliert hat, trägt sie in erster Instanz nichts vor. Insofern ist ihr der Entlastungsbeweis nach § 831 Abs. 1 Satz 2 BGB nicht gelungen.

Soweit sie in der Berufung behauptet, es sei unstreitig, dass die Beklagten zu 4) und 5) aufgrund ihrer Qualifikation und Tätigkeit zuverlässige Bedienstete der Beklagten zu 3) seien, ist dem nicht zu folgen. Vielmehr ist dazu erstinstanzlich kein Vortrag erfolgt, weder zur Auswahl noch zur Überwachung der Gehilfen. Zwar bestehen keine Leitungspflichten bei Einsatz eines zu Recht für kompetent erachteten Gehilfen und daher auch keine Pflicht zum Entlastungsbeweis. Denn einen ordnungsgemäß ausgewählten und in regelmäßigen Abständen überwachten Gehilfen muss man nicht bei der konkreten Verrichtung leiten. Hier kann allerdings mangels Vortrags der Beklagten zu 3) nicht von einem »zu Recht für kompetent erachteten Gehilfen« ausgegangen werden. Zudem ist bekannt und von der Beklagten zu 3) selbst vorgetragen, dass es Dienst-

anweisungen bzw. eine Verwaltungsvorschrift zum Betrieb der Schleuse Oberhausen gibt. Inwieweit sie darin Vorsorge trifft, dass Warnungen vor Gefahrenstellen im Bereich der Schleuse über Funk an den Schiffsverkehr erfolgen und wie sichergestellt wird, dass Informationen bei Schichtwechsel zuverlässig weitergegeben werden, trägt sie nicht vor. Die Beklagte zu 3), die bereits erstinstanzlich davon ausging, dass keine Staatshaftung nach Art. 34 GG, § 839 BGB einschlägig ist und erkannt hat, dass eine deliktische Haftung wegen Verletzung der Verkehrssicherungspflicht in Betracht kommt, hätte zur Auswahl und Kontrolle ihrer Verrichtungsgehilfen beim Betrieb der Schleuse bereits erstinstanzlich vortragen können. Ob der Vortrag in zweiter Instanz nach § 531 Abs. 2 ZPO zuzulassen wäre, kann aber dahinstehen, da sie auch in der Berufung dazu nicht mit Substanz vorträgt. c) Die Beklagten zu 4) und 5) haften im Außenverhältnis mit der Beklagten zu 3) als Gesamtschuldner (Grüneberg-Sprau, BGB, 81. Aufl. 2022, § 831 Rz. 2).

4. Die Beklagten zu 1) und 2) einerseits und die Beklagten zu 3), 4) und 5) andererseits haften als Nebentäter nach § 840 Abs. 1 BGB als Gesamtschuldner.

5. Zu Recht hat das Schifffahrtsgericht angenommen, dass den Schiffsführer des TMS »Astra« ein Mitverschulden an der Entstehung des Schadens trifft, welches sich die Klägerin nach § 254 BGB zurechnen lassen muss. Der Senat gewichtet jedoch den Verursachungsbeitrag des Schiffsführers des TMS »Astra« geringer als vom Schifffahrtsgericht angenommen. Eine Mitverursachungsquote in Höhe von lediglich 15 % hält der Senat für gerechtfertigt.

a) Entgegen der Auffassung des Beklagten, der das Schifffahrtsgericht im Ansatz gefolgt ist, spricht kein Anscheinsbeweis für das Verschulden des auf einen Stilllieger auffahrenden Schiffsführers. Der Anscheinsbeweis greift nur, wenn das Schiff an zulässiger Stelle stillliegt und ein anderes Schiff auffährt (BGH, Urteil vom 1.2.1982, II ZR 77/81; OLG Hamburg, VersR 1974, 1200; von Waldstein/Holland, Binnenschifffahrtsrecht, 5. Aufl. § 92 b BinSchG, Rz. 76 Stichwort »Anfahrung«, »Stilllieger«). Das Schifffahrtsgericht hat zutreffend angenommen, dass die Klägerin einen anderweitigen Geschehensablauf dargelegt hat. Der SV »Vulcano« hat – wie ausgeführt – nicht an zulässiger Stelle gelegen, sondern vielmehr gegen Liege- und Festmachverbote verstoßen. Für ein Mitverschulden kraft Pflichtverletzung ist mithin die Beklagte darlegungs- und beweispflichtig.

b) Eine eigene Pflichtverletzung des Schiffsführers des TMS »Astra« ergibt



sich daraus, dass dieser ohne ausreichende Sicht gefahren ist. Grundsätzlich muss der Schiffsführer sicherstellen, dass die freie Sicht durch die Ladung oder die Trimmlage nicht weiter als 250 m vor dem Bug eingeschränkt ist (§ 1.07 Nr. 7a BinSchStrO). Diese Pflicht wird ergänzt durch die Vorschrift des § 1.07 Nr. 2 S. 1 BinSchStrO, die vorsieht, dass die freie Sicht durch die Ladung oder die Trimmlage nicht weiter als 250 m vor dem Bug eingeschränkt werden darf. Da das leere, nur mit Ballastwasser gefüllte TMS »Astra« wenig Tiefgang hatte, aufgrund der Trimmlage der Bug ca. 40 cm höher lag als das Heck und das Führerhaus zum Unterfahren der Schleusenbrücke ganz abgesenkt wurde und zum Unterfahren der Brücke Ulmenstraße ganz abgesenkt blieb, ergab sich vor dem Bug nach eigenen Angaben des Schiffsführers des TMS »Astra« im Verklarungsverfahren ein »gigantischer toter Winkel« von ca. 400 m. Diese unzureichende Voraussicht durfte der Schiffsführer nicht über die ganze Strecke vom Verlassen der Schleuse bis zur Brücke Ulmenstraße durch Radarfahrt ausgleichen. § 1.07 Nr. 2 Satz 3 BinSchStrO regelt, dass wenn beim Durchfahren von Brücken und Schleusen infolge der Ladung keine ausreichende unmittelbare Sicht nach vorne möglich ist, dies während der Durchfahrt durch den Einsatz von Radargeräten ... oder eines Ausguckes, der in ständiger Verbindung mit dem Steuerhaus steht, ausgeglichen werden kann. Die Vorschrift erfasst nach Sinn und Zweck entgegen der Ansicht der Beklagten auch den Fall, dass – wie hier – durch das Ballastieren die Voraussicht eingeschränkt ist. Ballastieren dient der Trimmlage, die insbesondere bei fehlender oder unzureichender Ladung ganz oder ergänzend vorzunehmen ist und die in § 1.07 Ziff. 2 Satz 1 BinSchStrO mit der Ladung gleichgesetzt wird. Damit ist auch das Ballastieren selbst wie die Ladung ein Umstand, der sich kurzfristig beim Unterfahren von Brücken wegen der notwendigen Absenkung des Führerstands negativ auf die Voraussicht auswirken kann, ansonsten aber dem sicheren Betrieb des Schiffs nicht entgegensteht.

Diese Ausnahme von dem Grundsatz, dass die Voraussicht mindestens 250 m betragen muss, gilt aber für Ladung und Ballastieren nur während der Durchfahrt von Brücken. Die Regelung sieht nicht vor, dass die Radarfahrt – ohne weitere Sicherstellungen – zulässiger Weise und allein erfolgen darf, wenn bedingt durch die Ladung oder die Trimmlage, die Sicht weiter als 250 m vor dem Bug liegenden Bereich bis zur Brücke eingeschränkt ist. Dies ergibt eine systematische Auslegung der gesamten Regelungen in § 1.07 Nr. 2 und Nr. 7 BinSchStrO. In diesem Fall bleibt es bei der allgemeinen Verpflich-

tung des § 1.07 Nr. 2 Satz 1 und 7 a) BinSchStrO, nach der die freie Sicht nicht durch die Ladung oder die Trimmlage des Fahrzeugs eingeschränkt sein darf.

Die erheblich über 250 m eingeschränkte Voraussicht und die Besonderheit der Örtlichkeit (niedrige Kanalbrücke in einem Bereich, in dem der Kanal sich verengt und abknickt und dadurch ein Lenkmanöver erfordert), könnten auch »besondere Umstände« darstellen, für die § 1.09 Nr. 4 BinSchStrO zur Unterrichtung des Schiffsführers und des Rudergängers die Aufstellung eines Ausguckes vorsieht (so im Fall einer Kollision im Begegnungsverkehr auf der Donau: OLG Nürnberg, Urteil vom 22.11.2007, 11 U 26/07 BSch, ZfB 2008, Sammlung Seite 1977 ff.). Im vorliegenden Fall der unmittelbaren Brückendurchfahrt im Dunkeln greift jedoch die insoweit speziellere Vorschrift des § 1.07 Nr. 2 Satz 3 BinSchStrO, der in diesem Anwendungsbereich die Regelung des § 1.09 Nr. 4 BinSchStrO verdrängt. Eine Pflichtverletzung kommt mithin hier allein aufgrund der spezielleren Vorschrift für die Brückendurchfahrt gem. § 1.07 Nr. 2 Satz 3 BinSchStrO in Betracht.

Damit ergibt sich, dass der Schiffsführer der TMS »Astra« nach Verlassen der Schleuse entweder den Führerstand wieder hätte hochfahren müssen, um den gesetzlichen Anforderungen des § 1.07 BinSchStrO zu genügen oder er den Ausguck auf dem Vorschiff, der mit ihm über Funk in Verbindung steht, hätte belassen müssen.

Soweit die Klägerin meint, die Fahrt unter Radar sei auch in der konkreten Situation über die gesamte Strecke von der Schleuse bis zur Brücke zulässig gewesen, da die Radarfahrt auch bei unsichtigem – hier dunklem – Wetter gestattet sei, so folgt der Senat dem nicht. Jenseits der Anwendungsbereichs der Regelung des § 1.07 Nr. 2 Satz 3 BinSchStrO kann der Schiffsführer in Radarfahrt nicht für sich in Anspruch nehmen, dass ein zusätzlicher Ausguck grundsätzlich nie erforderlich ist, wenn gleichzeitig der Führerstand abgesenkt ist. Nach Durchfahren der Schleuse hätte der Schiffsführer des TMS »Astra« die Anforderungen an die Sicht gem. § 1.07 Nr. 2 Satz 1 BinSchStrO erfüllen müssen. Der Schiffsführer ist verpflichtet, wenn möglich mit optischer Sicht zu fahren. Eine Sichteinschränkung bedingt durch Ladung oder Trimmlage kann – anders als im Ausnahmefall des § 1.07 Nr. 2 Satz 3 – nicht allein durch Fahrt mit Radar ausgeglichen werden. Selbst bei technisch guter Qualität des Radarbildes ist nicht auszuschließen, dass andere Schiffe oder Gegenstände, die die freie Fahrt behindern wegen technischer Störungen, Fehlechos oder Fehlbewertungen

nicht zuverlässig geortet werden. Hier kommt hinzu, dass der Radarmast abgesenkt war, so dass das Sichtfeld des Radars jedenfalls im Ausschnitt unstreitig, wie in der mündlichen Verhandlung erörtert, reduziert war.

Hätte der Schiffsführer des TMS »Astra« nach Verlassen der Schleuse das Führerhaus wieder hochgefahren oder einen Ausguck auf dem Vorschiff belassen, hätte er ausweislich der Fotos im Verklarungsverfahren zur Beleuchtung des Schubleichters diesen, auch wenn er nicht vorschriftsmäßig ausgeleuchtet war, erkannt oder erkennen müssen und hätte dem Hindernis ausweichen können.

c) Weitere Pflichtverletzungen sind der Schiffsführung der TMS »Astra« nicht vorzuwerfen.

aa) Entgegen der Ansicht der Beklagten war die Trimmlage des TMS »Astra« nicht unzulässig. Soweit sie behaupten, das Vorschiff haben unzulässig zu hoch über das Heck hinausgestanden, ergeben sich dafür keine greifbaren Anhaltspunkte. Sie folgern dies allein daraus, dass der tote Winkel nach Angaben des Schiffsführers des TMS »Astra« ca. 400 m betragen habe. Dies ist aber dadurch bedingt, dass das Führerhaus wegen der Brückendurchfahrt auf die niedrigste Position herabgefahren werden musste. Der Schiffsführer der TMS »Astra« hat im Verklarungsverfahren das Ballastieren des Schiffs genau beschrieben (Aufnahme von ca. 840 t Ballastwasser in die Wallgänge, dadurch Tiefgang vorne 1,80 m, Tiefgang hinten 2,20 m). Die Höhendifferenz von 40 cm, von der auch das Schiffsfahrtsgericht im unstreitigen Tatbestand ausgeht, erscheint bei der Länge des Schiffs unproblematisch. Insofern bestand keine Veranlassung für das Schiffsfahrtsgericht, dem Beweisantritt der Beklagten zu 1) und 2) in Bezug auf die Trimmlage durch Einholung eines Sachverständigengutachtens nachzugehen.

bb) Dem Schiffsführer des TMS »Astra« ist auch nicht zur Last zu legen, dass er die Kurve im Bereich der Brücke Ulmenstraße »geschnitten« habe. Der Schiffsführer ist nach unwidersprochenen Angaben der Klägerin als Bergfahrer mit einem Abstand von 14 m zum linken Ufer gefahren bei einer Breite des Kanals an dieser Stelle von 40–50 m. Er kam aus der Schleusenkammer, die sich ebenfalls eher am linken Ufer befand. Üblich ist nach § 6.04 BinSchStrO eine Backbord-Begegnung mit dem Talfahrer. Auf seiner Fahrwasserseite war also nicht mit Gegenverkehr zu rechnen. Nach der Brücke musste er wegen des Rechtsknicks des RHK nach steuerbord eindrehen. Dass bei dieser Fahrweise eine Gefahr für den Begegnungsverkehr oder Stilllieger im Be-

reich der erlaubten Liegeplätze hinter der Brücke bestanden hätte, ist nicht mit Substanz dargelegt. Darauf, ob andere Schiffsführer nach Verlassen der Schleuse in der Regel einen anderen Kurs in der Bergfahrt mehr nach backbord einschlagen, wie die Beklagten zu 3) – 5) behaupten, kommt es nicht an.

cc) Auch nicht vorzuwerfen ist dem Schiffsführer des TMS »Astra«, dass er den Kopf des Schubleichters auf dem Radarbild nicht wahrgenommen hat. Die Beklagten behaupten selbst nicht, dass dies in der konkreten Situation bei abgesehenem Radarmast möglich gewesen wäre. Anhaltspunkte dafür, dass der Schiffsführer das Radarbild nicht sorgfältig beobachtet oder er schuldhaft den Schubleichter auf dem Radar übersehen hat, liegen nicht vor. Derartige Umstände sind jedenfalls von den dafür beweispflichtigen Beklagten nicht dargetan.

6. In Übereinstimmung mit dem Schiffsgerichtsgericht bewertet der Senat den Verursachungsbeitrag der Beklagten zu 1) und 2) wegen des schuldhaften Verstoßes gegen das Liegeverbot unter Brücken und der Behinderung der Schifffahrt durch die ungünstige Liegeposition des Schubleichters an der abknickenden Spundwand unter der Brücke deutlich höher als das des Schiffsführers des TMS »Astra«, der in diesem Bereich mit Stillliegern grundsätzlich nicht zu rechnen brauchte. Zwar hat auch der Schiffsführer der TMS »Astra« sich insgesamt nicht vorschriftsmäßig verhalten, indem er die Radarfahrt über eine zu große Strecke ausdehnte, ohne zusätzliche Sicherstellungen vorzunehmen. Entgegen der Auffassung der Beklagten kommt dieses Verhalten aber nicht einer »Blindfahrt« gleich, weil der Schiffsführer Radar nutzte und diese Nutzung gerade unter Brücken grundsätzlich zulässig ist. Da sich die Kollision genau in diesem Bereich ereignet hat, mithin sich das Verbot des Stillliegens gem. § 7.02 Ziff. 1 d) BinSchStrO einerseits und die Berechtigung des Einsatzes allein der Radarsicht nach § 1.07 Nr. 2 Satz 3 BinSchStrO andererseits in der Kollision ausgewirkt haben, bewertet der Senat den Verursachungsbeitrag durch den SV »Vulcano« mit 70 %. Zu Lasten der Beklagten ist dabei die konkrete, weil weit in die Fahrinne hineinragende Lage und die massive Bauweise des Schubleichters berücksichtigt. Beides war im Kollisionsfall für TMS »Astra« besonders schadesträchtig und wäre daher in erheblichem Maße von der Schiffführung des MS »Vulcano« zu berücksichtigten gewesen. Der Verstoß gegen das Liegeverbot war daher erheblich. Gleichzeitig berücksichtigt der Senat zu Gunsten der Beklagten aufgrund des technischen Defekts die Schwierigkeiten, eine geeignete Liegeposition zu finden und ferner, dass dem

Beklagten zu 2) seitens des Beklagten zu 4) ein Liegeplatz im Vorhafen nicht zugewiesen worden war.

Zu Gunsten der Beklagten zu 1) und 2) war nicht zu berücksichtigen, dass der Schubleichter beleuchtet war. Der Beklagte zu 2) hat zwar versucht, der vom Schubleichter ausgehenden Gefahr für die Bergfahrer durch Beleuchtung desselben zu begegnen. Diese Maßnahme war aber rechtlich bereits unzulässig, weil sie nicht der Lichterführung gem. § 3.20 BinSchStrO entsprach. Abgesehen davon war auch die konkrete Lichterführung nicht ausreichend. Die Schiffführung des SV »Vulcano« musste damit rechnen, dass die bergwärtige Schifffahrt wegen der notwendigen Absenkung des Steuerhauses beim Unterfahren der Brücke in der Sicht eingeschränkt ist und insofern im Bereich der Brücke zulässigerweise mit Radar fährt. Angesichts der Gefahr von Fehlechos im Bereich der Brücke musste auch dem Schiffsführer der MS »Vulcano« bewusst sein, dass die erhebliche Gefahr bestand, dass der Stillieger bei Radarfahrt nicht gesehen wird. Er durfte nicht darauf vertrauen, dass Bergfahrer das linke Ufer frei befahren können. Vielmehr musste er damit rechnen, dass für die bergwärtige Schifffahrt sowohl die optische Sicht wegen der notwendigen Absenkung des Steuerhauses beim Unterfahren der Brücke als auch die Radarsicht wegen der Notwendigkeit des Abklappens von Radarantennen und der Gefahr von Fehlechos unter der Brücke eingeschränkt sein kann.

In Übereinstimmung mit dem Schiffsgerichtsgericht bewertet der Senat den Verursachungsbeitrag der Schleusenbediensteten an der Havarie mit 15 %. Die Pflicht zur Wahrschau ergab sich aus der ihnen bekannten ungünstigen Lage des Schubleichters, die zu vermeiden aber in erster Linie in der nautischen Verantwortung des Schiffsführers des SV »Vulcano« lag.

7. Die Zinsforderung ergibt sich aus den §§ 286, 288 BGB. Vorgerichtliche Anwaltskosten sind lediglich gerechtfertigt aus einem Streitwert von 88.525,79 € = 2.572,40 € (1,8 x 1.418,00 € zzgl. Telekommunikationspauschale von 20 €).

III.

Die Kostenentscheidung beruht auf den §§ 92 Abs. 1, 97 Abs. 1 ZPO, die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit auf den §§ 708 Nr. 10, 711 ZPO.

IV.

Die Revision wird nicht zugelassen, weil die erforderlichen Voraussetzungen gemäß § 543 Abs. 2 S. 1 Nr. 1 und 2 ZPO

nicht vorliegen. Die Rechtssache hat weder grundsätzliche Bedeutung noch erfordert die Fortbildung des Rechts oder die Sicherung einer einheitlichen Rechtsprechung eine Entscheidung des Revisionsgerichtes.

Streitwert für das Berufungsverfahren:  
105.195,01 €