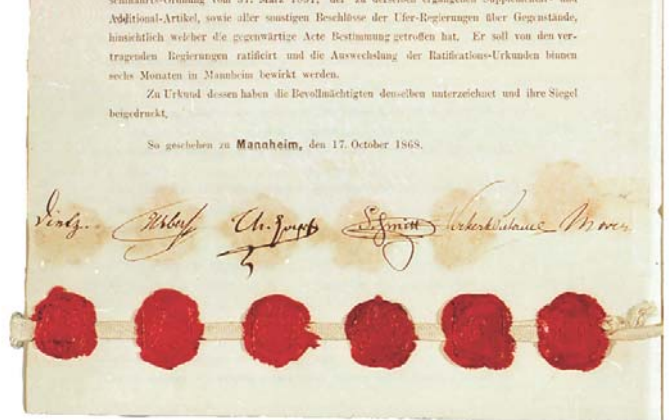


Pflichten bei geregelter Begegnung



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

Im Bereich geregelter Begegnung gibt es ein Weisungsrecht der Bergfahrt nur unter den enumerativen Ausnahmen des § 9.04 Ziffer 3 RheinSchPV. Ein dem Straßenverkehr vergleichbares Rechtsfahrgebot besteht dort nicht. Die beiderseitigen Pflichten beim Begegnen richten sich nach den möglichen Gefahren der notwendigen Manöver.

In der Begegnung hat der Talfahrer der erkennbaren Möglichkeit Rechnung zu tragen, dass der Bergfahrer überholt und deshalb nicht hart am Linken Ufer zu Berg fährt. Erkennt der Talfahrer zusätzlichen Platzbedarf der Bergfahrt, muss er den Kurs seines Schiffes rechtzeitig nach rechtsrheinisch richten, falls dies nicht möglich ist, muss er Funkkontakt aufnehmen.

Will der Bergfahrer im Zusammenhang mit der Begegnung überholen, muss er vorausschauend prüfen, ob das Manöver über die gesamte Dauer sicher erfolgen kann und den Gegenverkehr nicht in eine Lage bringt, in der er nur durch ganz besondere Geschicklichkeit einen Unfall vermeiden kann. Jeder Zweifel an der »Genüge des Raumes« muss ausgeschlossen sein.

Ist die havariebedingte Beschädigung eines Schiffes nicht fahrt- oder wohnbehindernd, kann der Geschädigte auf eine Reparatur bei Gelegenheit verwiesen werden, wenn diese Gelegenheit in einen zeitlich absehbaren nahen Zeitpunkt ernsthaft in Betracht kommt.

Urteil des Rheinschiffahrtsgerichts Duisburg-Ruhrort vom 25. Mai 2022, Az.: 5 C 13/21 BSchRh, rechtskräftig.

Aus dem Tatbestand:

Die Klägerinnen fordern Schadensersatz im Zusammenhang mit einer Havarie, die sich am 17.12.2019 gegen 3:30 Uhr auf dem Rhein bei Rhein-km 794,5 zwischen CMS »Futuro« und TMS »Somtrans XIII« ereignet hat.

Die Klägerin zu 1) ist Eigner des CMS »Futuro«, die Klägerin zu 2) ist führender Kaskoversicherer des Schiffes. CMS »Futuro« ist ein Containerschiff mit einer Länge von 135 m und einer Tragfähigkeit von 5.518,027 t. Es ist mit zwei Hauptmaschinen mit je 820 kW ausgerüstet. CMS »Futuro« fuhr in der Nacht des 17.12.2019 beladen mit Containern in der Ortslage Orsoy zu Berg. Verantwortlicher Schiffsführer war V. Es war dunkel und klar, es herrschte gute Sicht.

TMS »Somtrans XIII« ist 135 m lang, 16,85 m breit und hat bei einer Tragfähigkeit von 6.610 t einen Tiefgang von 4,06 m. Die Beklagte zu 1) ist Ausrüsterin des Schiffes. Das Schiff fuhr leer zu Tal. Verantwortlicher Schiffsführer war U, der Beklagte zu 2).

Die Ortslage Orsoy befindet sich im Bereich geregelter Begegnung. Keines der Schiffe führte eine blaue Tafel. Der Rheinstrom hat hier eine Breite von etwa 250 m, die garantierte Fahrrinnenbreite bei einer Fahrrinntiefe von 2,80 m beträgt 150 m. Der Pegel Duisburg stand beim Havarietage bei 6,18 m. Der gleichwertige Wasserstand beträgt 2,33 m. Die Fahrrinntiefe betrug 6,65 m. Der Rheinstrom verläuft hier aus Sicht der Talfahrt in einer Rechtskurve.

CMS »Futuro« fuhr an der auf der linken Rheinseite befindlichen Umschlagstelle Orsoy zu Berg. An der Umschlagstelle verholte das MS »Elmaro«. SFV verlegte den Kurs Richtung Strommitte, etwa 100 m aus dem linken Ufer.

»Somtrans XIII« fuhr zunächst etwa in der Mitte des Stroms und nahm dann einen Talweg an der Backbordseite des »Futuro«.

Vor der Begegnung oberhalb des verholenden MA »Elmaro« startete SF U den Bugstrahlmotor von »Somtrans XIII« und nahm den Kopf zum rechten Ufer. Wegen der dadurch eingeleiteten Drehbewegung geriet »Somtrans XIII« mit der Backbordseite des Hecks gegen die Backbordseite von »Futuro«.

Beide Schiffe wurden bei der Streifkollision beschädigt ...

Aus den Gründen:

1. Nach dem unstreitigen Sachvortrag geht das Gericht davon aus, dass die Fahrrinne an der Stelle der Havarie bei Rhein-km 794,5 -Ortslage Orsoy- etwa 145 bis 150 m breit, die Strombreite an sich jedoch deutlich breiter und zwar etwa doppelt so breit ist. Weiter geht das Gericht davon aus, dass der Bergfahrer »Futuro« in Höhe der Verladestelle Orsoy den Kurs vom linksrheinischen Bereich der Fahrrinne in Richtung Mitte verlegte und etwa 100 m aus dem linken Ufer zu Berg fuhr und es im Anschluss zu der streitgegenständlichen Kollision der Schiffe kam ...

Über den Verlauf der Fahrrinne besteht zwar Streit. Der Einholung eines Sachverständigengutachtens zu deren genauem Verlauf in dem fraglichen Bereich bedarf

es jedoch nicht. Nach den von beiden Seiten vorgelegten Unterlagen (Auszug aus dem Rhein-Radar-Atlas) verläuft die Fahrrinne nicht in Strommitte sondern nach linksrheinisch versetzt ...

Unabhängig vom genauen Verlauf der Fahrrinne hätten jedoch selbst dann, wenn sie ganz im linksrheinischen Teil des Stroms, also direkt am Ufer beginnend, verlaufen würde, -was keine der Parteien vorträgt-, an der Backbordseite von »Futuro« noch ca 50 m Platz für die Talfahrt zum Begegnen zur Verfügung gestanden. Daraus folgt, dass »Somtrans XVIII« nicht -wie behauptet- am rechten Rand der Fahrrinne zu Tal gefahren sein kann. Es hätte sich dann die Kollision nicht ereignen können.

Für das Gericht steht somit ein Kollisionsort jedenfalls nicht am rechtsrheinischen Rand sondern im mittleren Bereich der Fahrrinne fest. Dies entspricht auch den zur Akte gereichten, weitgehend übereinstimmenden Skizzen der beiden Schiffsführer und den von ihnen dazu getätigten Aussagen. Genauere Feststellungen lassen sich dazu nicht treffen. Es gibt von keiner Seite Aufzeichnungen über die tatsächlich gefahrenen Kurse der an der Havarie beteiligten Schiffe.

2. Der Beklagte zu 2) haftet als verantwortlicher Schiffsführer gemäß § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. § 9.04 Ziffer 1 b), Ziffer 2 RheinSchPV, die Beklagte zu 1) haftet als Eignerin, zumindest Ausrüsterin gemäß §§ 2 Abs. 1, 3, 92 Abs. 2, 92 b) BinSchG für den Schaden, der bei der Havarie vom 17.12.2019 entstanden ist. Die Aktivlegitimation der Klägerin zu 2) folgt aus gemäß § 86 VVG übergegangenem Recht.

Maßgeblich für die Beurteilung des Fahrverhaltens der beteiligten Schiffe ist nicht § 6.04 RheinSchPV, sondern § 9.04 RheinSchPV, da sich die Kollision bei Rhein-km 794,5 und damit im Bereich geregelter Begegnung, § 9.04 Ziffer 1 b) RheinSchPV, ereignet hat. Im Bereich geregelter Begegnung gibt es kein generelles Begegnungsweisungsrecht der Bergfahrt (Bemm/v.Waldstein, Rheinschiffahrtspolizeiverordnung, 3. Aufl. § 9.04 Rn 1).

Die Voraussetzungen der in § 9.04 Ziffer 3 RheinSchPV geregelten Ausnahmen liegen hier nicht vor. Gemäß § 9.04 RheinSchPV müssen die Bergfahrer und die Talfahrer beim Begegnen ihren Kurs so weit nach Steuerbord richten, dass die Vorbeifahrt ohne Gefahr Backbord an Backbord möglich ist.

Ein dem Straßenverkehr vergleichbares Rechtsfahrgebot gibt es aus Gründen der Verkehrssicherung nur im engen Fahrwasser, nicht aber allgemein bei der geregelten Begegnung. Die beiderseitigen Pflichten beim Begegnen richten sich nach den bei diesem Manöver möglichen Gefahren.

2.1
SF U hat gegen § 9.04 Ziffer 2 RheinSchPV verstoßen. Er hat seinen Kurs nicht so weit nach Steuerbord gerichtet, dass eine Vorbeifahrt ohne Gefahr Backbord an Backbord stattfinden konnte ...

2.2
SF U hat zudem gegen § 1.04 RheinSchPV verstoßen. Bei der von ihm zu fordernden Aufmerksamkeit hätte er auf dem Radarbildschirm oder bei der Beobachtung des Reviers mit dem Fernglas deutlich vor dem Entstehen einer unmittelbaren Gefahrenlage erkennen müssen, dass ihm Bergfahrt entgegenkam, die zudem noch das an der Verladestelle Orsoy verholende MS »Elmaro« überholte. Wie bereits ausgeführt, hätte SF U vorausschauend den Kurs des Schiffes rechtzeitig nach rechtsrheinisch verändern und damit die Gefahr einer Kollision ausschließen können. Für den Fall, dass ihm dies aufgrund des von ihm gefahrenen Kurses nicht möglich erschien, hätte er schon frühzeitig Funkkontakt zu »Futuro« aufnehmen können und müssen, um auf sich selbst aufmerksam zu machen und um nachzufragen, wann der Bergfahrer seinen Kurs wieder zum linksrheinischen Ufer verlegt ...

3.
Die Klägerinnen müssen sich aber ein mitwirkendes Verschulden des SF V am Zustandekommen an der Kollision anrechnen lassen. 3.1 Auch für das bergfahrende TMS »Futuro« galt in gleicher Weise wie für den Talfahrer die Sorgfaltspflicht gemäß § 9.04 Ziffer 2 RheinSchPV. Auch SF V hat den Kurs von »Futuro« nicht so weit

nach Steuerbord gerichtet, dass die Vorbeifahrt der Talfahrt ohne Gefahr Backbord an Backbord stattfinden konnte. Er hat das Schiff nicht am linken Rand der Fahrwinde geführt und damit eine Gefahrenlage geschaffen. Diese ist durch den für das Überholen von »Elmaro« erforderlichen Kurs von »Futuro« gesteigert worden.

3.1.1
Das Überholmanöver von »Futuro« war in der gegebenen Situation im Revier zulässig. Die Voraussetzungen des § 6.09 Ziffer 1 RheinSchPV waren im Hinblick auf den Überholvorgang als solchen gegeben.

Die Anforderungen der Zulässigkeit des Überholens müssen vorausschauend geprüft werden und für die gesamte Dauer des Manövers sicher vorliegen (Rheinschiffahrtsobergericht Köln, Urteil vom 19.12.2006 3 U 124/06 BSch juris, Leitsatz Bemm/v.Waldstein, a.a.O., § 6.09 Rn. 6f). Der Überholer darf den Gegenverkehr nicht in eine Lage bringen, in der nur ganz besondere Geschicklichkeit einen Unfall vermeidet oder ein leichtes Versehen ihn herbeiführt. Jeder Zweifel an der »Genüge des Raumes« muss ausgeschlossen sein (BGH, Urteil vom 12.05.1960, NJW 1960, 1452; Rheinschiffahrtsobergericht Köln, Urteil vom 25.01.2011, 3 U 75/09 BSch, ZfB 2011, Sammlung Seite 2126 ff).

Bei vorausschauender Prüfung konnte SF V davon ausgehen, entgegenkommender Talfahrt so viel Raum freilassen zu können, dass er das Überholmanöver sicher beenden konnte ...

3.1.2
Die allgemeine Sorgfaltspflicht gebietet aber, nach dem Überholen den zur Durchführung des Manövers nach Backbord verlegten Kurs wieder nach Steuerbord zu richten. Auf diese Fahrweise dürfen Entgegenkommer grundsätzlich vertrauen (Bemm/v.Waldstein, a.a.O., § 6.09 Rn. 9 mit Nachweisen) ... Dass »Somtrans XIII« seinerseits genug Raum zum Ausweichen nach Steuerbord gehabt hätte, entlastet SF V nicht. Der bergfahrende Schiffsführer hatte im Bereich der geregelten Begegnung kein Kursweisungsrecht (Bemm/v.Waldstein, a.a.O., § 9.04 Rn. 2). SF V durfte SF U durch seine eigene Fahrweise keinen Kurs aufzwingen.

3.2
Mit seinem nautisch nicht gebotenen Fahrverhalten hat SF V ebenfalls gegen § 1.04 RheinSchPV verstoßen.

Bei der auch von ihm zu fordernden Aufmerksamkeit hätte er auf dem Radarbildschirm oder unter Zuhilfenahme eines Fernglases deutlich vor dem Entstehen einer unmittelbaren Gefahrenlage erkennen

müssen, dass die ihm entgegenkommende Talfahrt einen Kurs einhielt, der eine Gefahr für die Begegnung barg ... Er durfte nicht darauf vertrauen, dass der Entgegenkommer schon Platz machen werde und er seinen die Kurve schneidenden Kurs ohne Kollisionsgefahr fortsetzen könne. Zusätzlich hätte er rechtzeitig Funkkontakt über Kanal 10 zu dem Entgegenkommer aufnehmen müssen ...

4.
Bei der gemäß §§ 254 BGB, 92 c BinSchG vorzunehmenden Abwägung der wechselseitigen Verursachungs- und Verschuldensanteile erscheint eine hälftige Schadensverteilung angemessen. Beide Schiffsführer sind bei klarer Sicht ohne Not einen Kurs gefahren, der ein hohes Risiko für eine Kollision in sich barg. Beide haben die gebotenen und nautisch möglichen Kurskorrekturen unterlassen, sich wechselseitig nicht gewarnt und offensichtlich leichtfertig darauf vertraut, der Andere werde schon ausweichen ...

5.2.2.1
Beweis zur Höhe des Tagessatzes war nicht zu erheben. Die Beklagten haben die geltend gemachten Nutzungsverluste zunächst pauschal bestritten. Aus dem daraufhin seitens der Klägerin zu 1) vorgelegten Chartervertrag (Chartervereinbarung) ergibt sich ein Frachtpreis von täglich 2.750,00 € und eine Vergütung für Kühlaggregate in Höhe von 60,00 €. Die Beklagten sind dem nicht im Einzelnen entgegengetreten und haben die Höhe nicht weiter angegriffen. Ein täglicher Nutzungsverlust in Höhe von 2.810,00 € ist daher als zugestanden anzusehen, § 138 Abs. 3. ZPO ...

Die Schadensminderungspflicht erlegt dem Geschädigten hinsichtlich des Nutzungsausfalls grundsätzlich auf, die Reparatur eines Schadens, der nicht fahrt- oder wohnbehindernd ist, nur bei Gelegenheit eines anstehenden Werftaufenthalts auszuführen oder zu Zeiten, in denen das Schiff ohnehin nicht gewinnbringend hätte eingesetzt werden können. Dies bedeutet aber nicht, dass ein Schiff möglicherweise jahrelang ohne Reparaturen fahren oder bei geringfügigen Reparaturen immer auf Bordmittel zurückgegriffen werden muss. Es lässt sich im Rahmen der Schadensminderungspflicht keine den Eigentümer des geschädigten Schiffes betreffende Verpflichtung zur Reparatur bei Gelegenheit rechtfertigen, wenn diese Gelegenheit nicht in einem zeitlich absehbaren nahen Zeitpunkt ernsthaft in Betracht kommt (Rheinschiffahrtsobergericht Köln, Urteil vom 29.05.1998, 3 U 177/97 BSchRh, ZfB 1998, Sammlung Seite 1717 f, Rheinschiffahrtsobergericht Köln, Urteil vom 17.03.2009 – 3 U 36/08 BSchRh). Unstreitig stand bei »Futuro« die nächste Untersuchung zur Klasse erst im Jahre 2023 an ...

Urteil des Rheinschiffahrtsgericht Duisburg-Ruhrort vom 25. Mai 2022, Az.: 5 C 13/21 BSchRh, rechtskräftig.

hat das Amtsgericht – Rhein-Schiffahrtsgericht – Duisburg-Ruhrort auf die mündliche Verhandlung vom 29.03.2022

durch die Richterin am Amtsgericht für Recht erkannt:

Die Beklagten werden als Gesamtschuldner verurteilt, an die Klägerin zu 1) 17.080,00 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 11.02.2021 und an die Klägerin zu 2) 10.775,44 € nebst 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 11.02.2021 zu zahlen.

Die Beklagte zu 1) haftet zusätzlich dinglich mit einem am 17.12.2019 entstandenen Schiffsgläubigerrecht am TMS »Somtrans XIII«.

Die Beklagten werden darüber hinaus als Gesamtschuldner verurteilt, an die Klägerin zu 1) vorprozessuale Rechtsverfolgungskosten in Höhe von 1.340,50 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 02.07.2021 zu zahlen.

Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.

Die Kosten des Rechtsstreits werden den Klägerinnen als Gesamtschuldner und den Beklagten als Gesamtschuldner zu jeweils 50 % auferlegt.

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

Das Urteil ist für die Beklagten hinsichtlich der Kosten vorläufig vollstreckbar gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des jeweils zu vollstreckenden Betrages.

Tatbestand

Die Klägerinnen fordern Schadensersatz im Zusammenhang mit einer Havarie, die sich am 17.12.2019 gegen 3:30 Uhr auf dem Rhein bei Rhein-km 794,5 zwischen CMS »Futuro« und TMS »Somtrans XIII« ereignet hat.

Die Klägerin zu 1) ist Eigner des CMS »Futuro«, die Klägerin zu 2) ist führender Kaskoversicherer des Schiffes.

CMS »Futuro« ist ein Containerschiff mit einer Länge von 135 m und einer Tragfähigkeit von 5.518,027 t. Es ist mit zwei Hauptmaschinen mit je 820 kW ausgerüstet.

CMS »Futuro« fuhr in der Nacht des 17.12.2019 beladen mit Containern in der Ortslage Orsoy zu Berg. Verantwortlicher Schiffsführer war V.

Es war dunkel und klar, es herrschte gute Sicht.

TMS »Somtrans XIII« ist 135 m lang, 16,85 m breit und hat bei einer Tragfähigkeit von 6.610 t einen Tiefgang von 4,06 m.

Die Beklagte zu 1) ist Ausrüsterin des Schiffes.

Das Schiff fuhr leer zu Tal. Verantwortlicher Schiffsführer war U, der Beklagte zu 2).

Die Ortslage Orsoy befindet sich im Bereich geregelter Begegnung. Keines der Schiffe führte eine blaue Tafel. Der Rheinstrom hat hier eine Breite von etwa 250 m, die garantierte Fahrrinnenbreite bei einer Fahrrinntiefe von 2,80 m beträgt 150 m.

Der Pegel Duisburg stand beim Havarie-tag bei 6,18 m. Der gleichwertige Wasserstand beträgt 2,33 m. Die Fahrrinntiefe betrug 6,65 m.

Der Rheinstrom verläuft hier aus Sicht der Talfahrt in einer Rechtskurve.

CMS »Futuro« fuhr an der auf der linken Rheinseite befindlichen Umschlagstelle Orsoy zu Berg. An der Umschlagstelle verholte das mS »Elmaro«. SFV verlegte den Kurs Richtung Strommitte, etwa 100 m von dem linken Ufer.

»Somtrans XIII« fuhr zunächst etwa in der Mitte des Stroms und nahm dann einen Talweg an der Backbordseite des »Futuro«.

Vor der Begegnung oberhalb des verholenden mA »Elmaro« startete SF U den Bugstrahlmotor von »Somtrans XIII« und nahm den Kopf zum rechten Ufer. Wegen der dadurch eingeleiteten Drehbewegung geriet »Somtrans XIII« mit der Backbordseite des Hecks gegen die Backbordseite von »Futuro«.

Beide Schiffe wurden bei der Streifkollision beschädigt.

Beide Schiffsführer hielten das Havariegeschehen schriftlich fest und fertigten Skizzen.

Navigationsdaten der beteiligten Schiffe liegen nicht vor.

Der Schaden an »Futuro« wurde kontradiktorisch taxiert mit einem Vorbehalt des für die Interessenten von »Somtrans XIII« tätigen Sachverständigen.

Die Klägerin zu 2) geht als führender Versicherer von »Futuro« aufgrund von Abtretungen in Prozessstandschaft für die weiteren beteiligten Versicherer vor.

Die Versicherer haben auf den Kaskoschaden 17.030,00 € gezahlt und die Expertenkosten in Höhe von insgesamt 4.520,87 € getragen. Die Klägerin zu 2) fordert insgesamt 21.550,87 € von den Beklagten. Die Klägerin zu 1) fordert 3.250,00 € den Selbstbehalt in Höhe von 30.910,00 €, und Nutzungsverlust für 11 Tage zu je 2.81000 mithin insgesamt CMS »Futuro« wurde in 2008 gebaut. Die letzte Klasse vor der Havarie fand am 03.05.2016 statt, die nächste Klasse ist am 03.05.2023 erforderlich.

Das Schiff kam am 24.06.2020 gegen 20.00 Uhr bei der Werft an. Die Reparaturarbeiten fanden vom 25.06. bis 04.07.2020 statt.

Die Klägerin zu 1) ließ die Beklagte mit Schreiben vom 27.01.2021 unter Fristsetzung bis zum 10.02.2021 erfolglos zur Zahlung auffordern.

Die Klägerin zu 1) begehrt darüber hinaus unter Ansatz einer 2,0 Geschäftsgebühr Ersatz der vorprozessualen Rechtsverfolgungskosten in Höhe von 2.391,20 €.

Die Klägerinnen behaupten,

SF V habe »Somtrans XIII« einen geeigneten Weg für die Talfahrt freigelassen.

Die Schiffsführung von »Somtrans XIII« habe den Kurs nicht rechtzeitig in Richtung des rechtsrheinischen Grundes verlegt. Sie sei in der Strommitte zu dicht mit der Bergfahrt begegnet.

Wegen der Wassertiefe von 6,65 m am Tag der Havarie könnten auch Schiffe mit einem Tiefgang von deutlich über 3 m bis hart an das Ufer und sogar außerhalb der Fahrrinne fahren, wenn dies erforderlich sei.

Die Fahrrinne nehme die mittleren beiden Viertel der Strombreite ein.

Wegen des am Tag der Havarie herrschenden Wasserstands seien in der Fahrrinne an der Backbordseite von »Futuro« 70 m und mit dem Fahrwasser zusammen sei eine Breite von 120 m frei gewesen. Angesichts der Verkehrslage mit verholenden Schiffen an der Verladestelle am linken Ufer sei die Bergfahrt in der Mitte der Fahrrinne gefahren.

Der Schiffsführer U habe nach der Havarie schriftlich eingeräumt, zu dicht an »Futuro« herangefahren zu sein.

Die Klägerinnen behaupten weiter,

CMS »Futuro« fahre im Rahmen eines festen Chartervertrages zu einem Tagesatz von 2.750,00 € zuzüglich Reefervergütung für Kühlaggregate von 60,00 €. Der noch auf V.O.F. Antonius lautende Chartervertrag werde durch die Klägerin zu 2) zu gleichen Konditionen betrieben. Der Charterer zahle die gesamten Gasölkosten, so dass der Nutzungsverlust mit dem Chartersatz identisch sei.

Nach 6 Monaten sei die erste Gelegenheit gewesen, die Beseitigung des Havarienschadens durchzuführen. Dabei seien zusätzlich lediglich Schäden repariert worden, die normalerweise auf flottem Wasser ohne Werftaufenthalt repariert werden könnten. Es habe sich um die in der Rechnung STAM Constructie vom 16.07.2020 aufgeführten kleineren Arbeiten gehandelt.

Die Notwendigkeit und die Dauer des Werftaufenthaltes seien ausschließlich durch die Havarieschäden verursacht worden; Es hätten der Rumpf aufgetrennt und große Platten eingeschweißt werden müssen.

Die Klägerinnen sind der Ansicht,

die Schiffsführung von »Somtrans XIII« habe gegen § 6.04 Ziffer 5 RheinSchPV verstoßen.

Die Bergfahrt habe einen geeigneten Talweg gewiesen. Die Beweislast, dass dem nicht so sei, treffe den Talfahrer.

Die Talfahrt habe auf den von der Bergfahrt eingeschlagenen Kurs zu achten und rechtzeitig die nautisch notwendigen Maßnahmen für eine gefahrlose (hier) Backbord an Backbord-Begegnung zu ergreifen.

Auch im Bereich der geregelten Begegnung habe der Talfahrer zu beweisen, dass der Bergfahrer der Talfahrt unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse keinen geeigneten Fahrweg freigelassen habe.

Wegen der Verkehrslage mit verholenden Schiffen an der Verladestelle am linken Ufer sei der Kurs der Bergfahrt in der Mitte der Fahrrinne geboten. Der Talfahrer müsse diese Situation der Schiffe im Revier bei der Wahl seines Kurses zu Tal berücksichtigen.

Der Nutzungsverlust sei geschuldet, da die Beschädigung nicht geringfügig gewesen sei und nur in einer Werft habe repariert werden können.

Mit einem verbeulten Vorschiff müsse der Geschädigte nicht fahren, wenn in absehbarer näherer Zeit kein anderweitiger Werftaufenthalt anstehe.

Die Klägerinnen beantragten,

die Beklagten werden als Gesamtschuldner verurteilt, an die Klägerin zu 1) 34.160,00 €, an die Klägerin zu 2) 21.550,87 € jeweils nebst 5 % Zinsen über dem Basiszinssatz seit dem 11. 02. 2021 zu zahlen. Die Beklagte zu 1) haftet dinglych mit einem am 15.12.2019 entstandenen Schiffsgläubigerrecht an TMS »Somtrans XIII«.

Die Beklagten werden darüber hinaus verurteilt, an die Klägerin zu 1) vorprozessuale Rechtsverfolgungskosten in Höhe von 2.391,20 € nebst 5 % Zinsen über dem Basiszinssatz seit 02.07.2021 zu zahlen.

Die Beklagten beantragen,

die Klage abzuweisen.

Die Beklagten behaupten,

»Futuro« sei beim Überholen des im Bereich der Verladestelle Orsoy verholenden mS »Elmaro« immer weiter in die Kurslinie von »Somtrans XIII« gefahren.

Die Talfahrt könne in dem fraglichen Bereich nicht hart an der Innenseite der Kurve fahren.

»Somtrans XIII « sei schiffahrtsüblich am rechten Rand der Fahrrinne, also etwa in Strommitte zu Tal gefahren. SF U habe seinen Kurs nicht zu spät zum rechten Ufer gelegt. »Futuro« habe seinen Kurs nicht so weit nach Steuerbord gerichtet, dass eine gefahrlose Begegnung Backbord an Backbord hätte stattfinden können.

Die Schäden an »Futuro« seien lediglich optischer Natur gewesen und der Sache nach geringfügig. Sie hätten bei Gelegenheit instandgesetzt werden können.

Die Beklagten sind der Ansicht,

SF V habe keine Kursweisung im Sinne des § 6.04 Ziff 5 RheinSchPV erteilt. Die Fahrweise von »Futuro« sei nicht eindeutig gewesen.

Die Bergfahrt könne nicht für sich in Anspruch nehmen, ohne Rücksicht auf die Talfahrt einen beliebigen Kurs zu wählen und diesen als im Sinne von § 6.04 Ziffer 1 RheinSchPV »geeignet« unterstellen.

Die Bergfahrt habe in eigener Verantwortung zu prüfen, welchen Raum die entgegenkommende Talfahrt benötige. Wenn das nicht mit Sicherheit festgestellt werden könne, habe sie so weit wie möglich Platz zu machen (BGH, VersR 1976, 487),

Eine Kursweisung müsse so rechtzeitig erteilt werden, dass die Talfahrt sie noch

ohne Gefahr befolgen könne (BGH, ZfB 1972, 508), auch daran habe es hier gefehlt.

Diese nautischen Gebote würden erst recht gelten im Bereich der geregelten Begegnung gem. § 9.04 RheinSchPV.

Die Klägerin zu 1) habe keinen Anspruch auf Nutzungsverlust, da sie gegen die Schadensminderungspflicht verstoßen habe.

Der Schaden an »Futuro« habe »bei Gelegenheit« repariert werden können. Dies gehe daraus hervor, dass »Futuro« mit dem Streifschaden weiter gefahren sei und ihn erst nach Monaten zusammen mit einem alten Havarieschaden aus 2016 habe reparieren lassen.

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

Entscheidungsgründe

Die Klage ist in dem erkannten Umfang begründet.

1.

Nach dem unstreitigen Sachvortrag geht das Gericht davon aus, dass die Fahrrinne an der Stelle der Havarie bei Rhein-km 794,5 -Ortslage Orsoy- etwa 145 bis 150 m breit, die Strombreite an sich jedoch deutlich breiter und zwar etwa doppelt so breit ist. Weiter geht das Gericht davon aus, dass der Bergfahrer »Futuro« in Höhe der Verladestelle Orsoy den Kurs vom linksrheinischen Bereich der Fahrrinne in Richtung mitte verlegte und etwa 100 m aus dem linken Ufer zu Berg fuhr und es im Anschluss zu der streitgegenständlichen Kollision der Schiffe kam. Der Kurs des Bergfahrers wird bestätigt durch die Angabe des Schiffsführers U von »Somtrans XIII« in dem Safety Event meldformular („kommt entgegen mS Futuro ca 100 m vom linken Ufer«).

Über den Verlauf der Fahrrinne besteht zwar Streit.

Der Einholung eines Sachverständigen-gutachtens zu deren genauem Verlauf in dem fraglichen Bereich bedarf es jedoch nicht. Nach den von beiden Seiten vorgelegten Unterlagen (Auszug aus dem Rhein-Radar-Atlas) verläuft die Fahrrinne nicht in Strommitte sondern nach linksrheinisch versetzt. Die Anmerkung des Privatsachverständigen D der Klägerseite auf Seite 2/4 der Anlage K9, die Fahrrinne nehme die beiden mittleren Viertel der Strombreite ein, widerspricht bereits der darüberliegenden Skizze und der Einzeichnung der Fahrrinne in der Tiefenskala der Anlage K7.

Unabhängig vom genauen Verlauf der Fahrinne hätten jedoch selbst dann, wenn sie ganz im linksrheinischen Teil des Stroms, also direkt am Ufer beginnend, verlaufen würde, -was keine der Parteien vorträgt-, an der Backbordseite von »Futuro« noch ca 50 m Platz für die Talfahrt zum Begegnen zur Verfügung gestanden. Daraus folgt, dass »Somtrans XVIII« nicht -wie behauptet- am rechten Rand der Fahrinne zu Tal gefahren sein kann. Es hätte sich dann die Kollision nicht ereignen können.

Für das Gericht steht somit ein Kollisionsort jedenfalls nicht am rechtsrheinischen Rand sondern im mittleren Bereich der Fahrinne fest. Dies entspricht auch den zur Akte gereichten, weitgehend übereinstimmenden Skizzen der beiden Schiffsführer und den von ihnen dazu getätigten Aussagen. Genauere Feststellungen lassen sich dazu nicht treffen. Es gibt von keiner Seite Aufzeichnungen über die tatsächlich gefahrenen Kurse der an der Havarie beteiligten Schiffe.

2.
Der Beklagte zu 2) haftet als verantwortlicher Schiffsführer gemäß § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. § 9.04 Ziffer 1 b), Ziffer 2 RheinSchPV, die Beklagte zu 1) haftet als Eignerin, zumindest Ausrüsterin gemäß §§ 2 Abs. 1, 3, 92 Abs. 2, 92 b) BinSchG für den Schaden, der bei der Havarie vom 17.12.2019 entstanden ist. Die Aktivlegitimation der Klägerin zu 2) folgt aus gemäß § 86 WG übergebenem Recht.

Maßgeblich für die Beurteilung des Fahrverhaltens der beteiligten Schiffe ist nicht § 6.04 RheinSchPV, sondern § 9.04 RheinSchPV, da sich die Kollision bei Rhein-km 794,5 und damit im Bereich geregelter Begegnung, § 9.04 Ziffer 1 b) RheinSchPV, ereignet hat.

Im Bereich geregelter Begegnung gibt es kein generelles Begegnungsweisungsrecht der Bergfahrt (Bemm/v.Waldstein, Rheinschiffahrtspolizeiverordnung, 3. Aufl. § 9.04 Rn 1).

Die Voraussetzungen der in § 9.04 Ziffer 3 RheinSchPV geregelten Ausnahmen liegen hier nicht vor.

Gemäß § 9.04 RheinSchPV müssen die Bergfahrer und die Talfahrer beim Begegnen ihren Kurs so weit nach Steuerbord richten, dass die Vorbeifahrt ohne Gefahr Backbord an Backbord möglich ist.

Ein dem Straßenverkehr vergleichbares Rechtsfahrgebot gibt es aus Gründen der Verkehrssicherung nur im engen Fahrwasser, nicht aber allgemein bei der regelten Begegnung.

Die beiderseitigen Pflichten beim Begeg-

nen richten sich nach den bei diesem manöver möglichen Gefahren.

2.1
SF U hat gegen § 9.04 Ziffer 2 RheinSchPV verstoßen. Er hat seinen Kurs nicht so weit nach Steuerbord gerichtet, dass eine Vorbeifahrt ohne Gefahr Backbord an Backbord stattfinden konnte.

Für SF U war der Überholvorgang von »Futuro« bereits deutlich vor Erreichen der Ortslage Orsoy erkennbar. Wie bereits ausgeführt, gibt es im Bereich der regelten Begegnung zwar kein Rechtsfahrgebot. Angesichts des Überholmanövers der Bergfahrt war SF U aber verpflichtet, den Kurs von »Somtrans XIII« rechtzeitig so weit wie möglich nach rechtsrheinisch zu verlagern, um bei der Begegnung jede Gefahr auszuschließen. Wie oben dargelegt, fuhr SF U nicht bereits am rechten Rand der Fahrinne, so dass ein Ausweichen nach rechtsrheinisch innerhalb der Fahrinne hätte erfolgen können. Offensichtlich war auch eine Änderung seines Kurses weiter nach rechtsrheinisch im Hinblick auf die Wassertiefe unproblematisch möglich, denn ansonsten hätte SF U nicht kurz vor der Kollision eine solche Kursänderung vorgenommen.

2.2
SF U hat zudem gegen § 1.04 RheinSchPV verstoßen. Bei der von ihm zu fordernden Aufmerksamkeit hätte er auf dem Radarschirm oder bei der Beobachtung des Reviers mit dem Fernglas deutlich vor dem Entstehen einer unmittelbaren Gefahrenlage erkennen müssen, dass ihm Bergfahrt entgegenkam, die zudem noch das an der Verladestelle Orsoy verholende mS »Elmaro« überholte. Wie bereits ausgeführt, hätte SF U vorausschauend den Kurs des Schiffes rechtzeitig nach rechtsrheinisch verändern und damit die Gefahr einer Kollision ausschließen können. Für den Fall, dass ihm dies aufgrund des von ihm gefahrenen Kurses nicht möglich erschien, hätte er schon frühzeitig Funkkontakt zu »Futuro« aufnehmen können und müssen, um auf sich selbst aufmerksam zu machen und um nachzufragen, wann der Bergfahrer seinen Kurs wieder zum linksrheinischen Ufer verlegt. Das Unterlassen einer Funkansprache über Kanal 10 ist auch kausal für die Havarie. Es bestand freie Sicht und eine Funkansprache hätte SFV von »Futuro« zu einem Kurswechsel zurück in Richtung des linksrheinischen Ufers veranlasst. Eine Notwendigkeit zur Betätigung des Bugstrahlruders seitens »Somtrans XIII«, um noch kurz vor der Begegnung nach rechtsrheinisch auszuweichen, mit der Gefahr des Ausschwenkens des Hecks hätte dann nicht bestanden.

2.3
Der Umstand, dass SF U innerhalb der

Fahrinne fuhr und nicht einen Kurs außerhalb der Fahrinne über den rechtsrheinischen Grund wählte, ist ihm hingegen nicht als Verschulden anzulasten. Ob angesichts des hohen Wasserstandes ein solcher Kurs risikolos möglich gewesen wäre, kann dahinstehen. Für ein Verlassen der Fahrinne, die mindestens 145 breit ist, bestand weder eine Notwendigkeit noch ein erkennbarer Anlass. Dies insbesondere im Hinblick darauf, dass sich auf der rechtsrheinischen Seite ein flacher Grund befindet und die tiefste Stelle des Stroms auf der linksrheinischen Seite im Hang liegt. Im Übrigen steht zur Überzeugung des Gerichts fest, dass SF U ohnehin keinen Kurs am Rande der rechten Fahrinne gefahren ist und somit auch bei einer Kursänderung nach rechtsrheinisch keine Gefahr bestanden hätte, über den Grund zu fahren.

3.
Die Klägerinnen müssen sich aber ein mitwirkendes Verschulden des SF V am Zustandekommen an der Kollision anrechnen lassen.

3.1
Auch für das bergfahrende TMS »Futuro« galt in gleicher Weise wie für den Talfahrer die Sorgfaltspflicht gemäß § 9.04 Ziffer 2 RheinSchPV.

Auch SFV hat den Kurs von »Futuro nicht so weit nach Steuerbord gerichtet, dass die Vorbeifahrt der Talfahrt ohne Gefahr Backbord an Backbord stattfinden konnte. Er hat das Schiff nicht am linken Rand der Fahrinne geführt und damit eine Gefahrenlage geschaffen.

Diese ist durch den für das Überholen von »Elmaro« erforderlichen Kurs von »Futuro« gesteigert worden.

3.1.1
Das Überholmanöver von »Futuro« war in der gegebenen Situation im Revier zulässig. Die Voraussetzungen des § 6.09 Ziffer 1 RheinSchPV waren im Hinblick auf den Überholvorgang als solchen gegeben.

Die Anforderungen der Zulässigkeit des Überholens müssen vorausschauend geprüft werden und für die gesamte Dauer des manövers sicher vorliegen (Rheinschiffahrtsobergericht Köln, Urteil vom 19.12.2006 3 U 124/06 BSch juris, Leitsatz Bemm/v.Waldstein, a.a.O., § 6.09 Rn. 6f).

Der Überholer darf den Gegenverkehr nicht in eine Lage bringen, in der nur ganz besondere Geschicklichkeit einen Unfall vermeidet oder ein leichtes Versehen ihn herbeiführt. Jeder Zweifel an der »Genüge des Raumes« muss ausgeschlossen sein (BGH, Urteil vom 12.05.1960, NJW 1960, 1452; Rheinschiffahrtsobergericht Köln, Urteil vom

25.01.2011 3 U 75/09 BSch, ZfB 2011, Sammlung Seite 2126 ff).

Bei vorausschauender Prüfung konnte SF V davon ausgehen, entgegenkommender Talfahrt so viel Raum freilassen zu können, dass er das Überholmanöver sicher beenden konnte.

Angesichts der Breite der für die Berg- und Talfahrt im Havariezeitpunkt zur Verfügung stehenden Fahrrinne konnte »Futuro« in angemessenem Sicherheitsabstand an »Elmaro« vorbeifahren, ohne zu diesem Zeitpunkt begegnende Talfahrt einer erhöhten Gefahr auszusetzen.

3.1.2

Die allgemeine Sorgfaltspflicht gebietet aber, nach dem Überholen den zur Durchführung des manövers nach Backbord verlegten Kurs wieder nach Steuerbord zu richten. Auf diese Fahrweise dürfen Entgegenkommer grundsätzlich vertrauen (Bemm/v.Waldstein, a.a.O., § 6.09 Rn. 9 mit Nachweisen).

Hier stand kurz nach der Vorbeifahrt von »Futuro« an »Elmaro« die Begegnung mit dem Talfahrer »Somtrans XIII« an.

Wie die im Wesentlichen übereinstimmenden Skizzen der beteiligten Schiffsführer zeigen, hat SF V nach der Vorbeifahrt an »Elmaro« den Kurs von »Futuro« aber nicht wieder weiter nach Steuerbord und damit näher zum linken Rand der Fahrrinne gerichtet. Er hat nicht die (aus seiner Sicht) Linkskurve am linksrheinischen Rand der Fahrrinne ausgefahren, sondern einen leichten Backbordkurs eingeschlagen, mit dem er die Linkskurve des Rheins schnitt. Damit hat er »Futuro« auf Kollisionskurs mit »Somtrans XIII« geführt.

Dass »Somtrans XIII« seinerseits genug Raum zum Ausweichen nach Steuerbord gehabt hätte, entlastet SF V nicht. Der bergfahrende Schiffsführer hatte im Bereich der geregelten Begegnung kein Kursweisungsrecht (Bemm/v.Waldstein, a.a.O., § 9.04 Rn. 2). SF V durfte SF U durch seine eigene Fahrweise keinen Kurs aufzwingen.

3.2

Mit seinem nautisch nicht gebotenen Fahrverhalten hat SF V ebenfalls gegen § 1.04 RheinSchPV verstoßen.

Bei der auch von ihm zu fordernden Aufmerksamkeit hätte er auf dem Radarbildschirm oder unter Zuhilfenahme eines Fernglases deutlich vor dem Entstehen einer unmittelbaren Gefahrenlage erkennen müssen, dass die ihm entgegenkommende Talfahrt einen Kurs einhielt, der eine Gefahr für die Begegnung barg. Wie

bereits ausgeführt, hätte SF V den Kurs des Schiffes bereits gegen Ende des Überholens deutlich nach linksrheinisch verändern und damit die Gefahr einer Kollision ausschließen können. Er durfte nicht darauf vertrauen, dass der Entgegenkommer schon Platz machen werde und er seinen die Kurve schneidenden Kurs ohne Kollisionsgefahr fortsetzen könne. Zusätzlich hätte er rechtzeitig Funkkontakt über Kanal 10 zu dem Entgegenkommer aufnehmen müssen. Dies hat er unterlassen und damit die Kollisionsgefahr weiter gesteigert. Die unterlassene Funkansprache war für die Kollision kausal. SF U wäre durch einen Funkkontakt auf den Bergfahrer aufmerksam geworden und hätte weit im Voraus der Begegnung seinen Kurs weiter zum rechtsrheinischen Ufer richten können.

4.

Bei der gemäß §§ 254 BGB, 92 c BinSchG vorzunehmenden Abwägung der wechselseitigen Verursachungs- und Verschuldensanteile erscheint eine hälftige Schadensverteilung angemessen. Beide Schiffsführer sind bei klarer Sicht ohne Not einen Kurs gefahren, der ein hohes Risiko für eine Kollision in sich barg. Beide haben die gebotenen und nautisch möglichen Kurskorrekturen unterlassen, sich wechselseitig nicht gewarnt und offensichtlich leichtfertig darauf vertraut, der Andere werde schon ausweichen.

5. Höhe

5.1

Der Klägerin zu 2) steht angesichts der Haftungsverteilung von 50% ein Ersatzanspruch in Höhe von 10.775,44 € gegen beide Beklagte als Gesamtschuldner zu.

Dieser setzt sich zusammen aus der Hälfte des kontradiktorisch taxierten Kaskoschadens in Höhe von 17.800,00 €, von dem die Klägerin zu 2) 17.030,00 € geltend macht, und der Hälfte der Expertenkosten in Höhe von insgesamt 4.520,87 €. (17.030,00 + 4.520,87 = 21.550,87 : 2 = 10.775,44)

5.2

Der Klägerin zu 1) steht angesichts der Haftungsverteilung von 50% ein Ersatzanspruch in Höhe von 17.080,00 € gegen beide Beklagte als Gesamtschuldner zu.

5.2.1

Der Selbstbehalt beträgt unstreitig 3.250,00 €, von dem die Hälfte, mithin 1.625,00 €, zu erstatten sind.

5.2.2 Nutzungsausfall für 11 Tage

Die Klägerin zu 1) kann von den Beklagten den hälftigen Anteil an einem Nutzungsausfall für 11 Tage in Höhe von ins-

gesamt 30.910,00€, mithin 15.455,00 € verlangen.

5.2.2.1

Beweis zur Höhe des Tagessatzes war nicht zu erheben. Die Beklagten haben die geltend gemachten Nutzungsverluste zunächst pauschal bestritten. Aus dem daraufhin seitens der Klägerin zu 1) vorgelegten Chartervertrag (Chartervereinbarung) ergibt sich ein Frachtpreis von täglich 2.750,00€ und eine Vergütung für Kühlaggregate in Höhe von 60,00 €. Die Beklagten sind dem nicht im Einzelnen entgegengetreten und haben die Höhe nicht weiter angegriffen. Ein täglicher Nutzungsverlust in Höhe von 2.810,00 € ist daher als zugestanden anzusehen, § 138 Abs. 3. ZPO.

5.2.2.2

Der Klägerin zu 1) steht auch für 11 Tage Reparaturdauer Nutzungsverlust zu. In der kontradiktorischen Taxe sind 8 Tage als Dauer festgestellt worden. Da bei einer solchen Reparaturdauer auf jeden Fall ein Wochenende mit umfasst wird, sind 10 Tage zu ersetzen.

Desweiteren ist in der Taxe die Fahrt zur Werft am 24.06.2020 erfasst. Die Fahrt zur Werft, bei der das Schiff nicht gewinnbringend eingesetzt werden kann, ist ebenfalls zu ersetzen. Ohne die Havarie wäre die Fahrt nicht notwendig geworden.

5.2.2.3

Die Klägerin zu 1) hat nicht dadurch gegen ihre Schadensminderungspflicht verstoßen, dass sie mit der Reparatur nicht bis zu einem regulären Werftaufenthalt gewartet hat bzw. diese »bei Gelegenheit« hat ausführen lassen.

Zwar hat der Experte der Beklagten, B, in der kontradiktorischen Taxe den Vorbehalt gemacht, dass durch die Schaden die Fahrtauglichkeit des Schiffes »Futuro« nicht berührt werde und die Reparatur bei Gelegenheit durchgeführt werden könne, was sich auch dadurch zeige, dass sie erst mehr als sechs Monate nach der Havarie erfolgt ist.

Die Schadensminderungspflicht erlegt dem Geschädigten hinsichtlich des Nutzungsausfalls grundsätzlich auf, die Reparatur eines Schadens, der nicht fahrt- oder wohnbehindernd ist, nur bei Gelegenheit eines anstehenden Werftaufenthalts auszuführen oder zu Zeiten, in denen das Schiff ohnehin nicht gewinnbringend hätte eingesetzt werden können. Dies bedeutet aber nicht, dass ein Schiff möglicherweise jahrelang ohne Reparaturen fahren oder bei geringfügigen Reparaturen immer auf Bordmittel zurückgegriffen werden muss. Es lässt sich im Rahmen der Schadensminderungs-

pfligt keine den Eigentümer des geschädigten Schiffes betreffende Verpflichtung zur Reparatur bei Gelegenheit rechtfertigen, wenn diese Gelegenheit nicht in einem zeitlich absehbaren nahen Zeitpunkt ernsthaft in Betracht kommt (Rheinschiffahrtsobergericht Köln, Urteil vom 29.05.1998, 3 U 177/97 BSchRh, ZfB 1998, Sammlung Seite 1717 f, Rheinschiffahrtsobergericht Köln, Urteil vom 17.03.2009 – 3 U 36/08 BSchRH). Unstreitig stand bei »Futuro« die nächste Untersuchung zur Klasse erst im Jahre 2023 an.

Unabhängig davon, dass möglicherweise auch schon vorher ein Werftaufenthalt wegen einer anderen Ursache erforderlich werden könnte, fällt der hier vorliegende Schaden nicht in den Bereich, der »bei Gelegenheit« eines anderen Schadens gleichzeitig würde mitbearbeitet werden können.

Es handelt sich nach der kontradiktorischen Taxe um einen erheblichen Schaden, für dessen Behebung 8 Werktagen angesetzt wurden. Eine solch umfangreiche Reparatur kann nicht »bei Gelegenheit« miterledigt werden.

5.2.2.4

Es kann auch dahinstehen, ob bei dem Werftaufenthalt andere, nicht havariebedingte Arbeiten ausgeführt wurden oder nicht. Unstreitig wurden Arbeiten wie die Montage eines hochglanzpolierten Panamaauges, einer Drahtreeling, eines Stahikranarm durchgeführt. Es kann dahinstehen, ob bei dem Werftaufenthalt auch die seitens der Beklagten aufgeführten Havarieschäden aus dem Jahre 2016 beseitigt wurden. Die kontradiktorisch festgesetzte Reparaturzeit von 8 Tagen wurde jedenfalls nicht überschritten.

6.

Gegen die Beklagte zu 1), der Eignerin, jedenfalls Ausrüsterin des »Somtrans XIII«, steht den Klägerinnen zusätzlich ein dingliches Schiffsgläubigerrecht nach § 102 BinschG zu.

7.

Die Klägerinnen haben Anspruch auf Ersatz vorgerichtlicher Rechtsverfolgungskosten in der erkannten Höhe. Der zu Grunde zu legende Geschäftswert beträgt 27.855,44 €, da der Klage nur in diesem Umfang stattzugeben ist.

Bei dem Ansatz der rechtsanwaltlichen Gebühr für die vorgerichtliche Rechtsverfolgung ist lediglich eine 1,5 Gebühr anzusetzen.

Gemäß 14 Abs. 1 Satz 1 RVG hat der Rechtsanwalt die Gebühr unter Berücksichtigung aller Umstände nach billigem Ermessen zu bestimmen. Grundsätzlich ist dies der Mittelbetrag der einschlägi-

gen Gebühr (vgl. Schleswig-Holsteinisches Oberlandesgericht, Beschluss vom 02.02.2017 1 Ws 11/217(23/17) Rn. 11 -, juris).

In Binnenschiffahrtssachen ist angesichts der Besonderheiten der Materie in der Regel von einer 1,5 Gebühr auszugehen.

Der Klägerevertreter hat hier eine 2,0 Gebühr zugrunde gelegt. Dies erscheint bei einer Gesamtabwägung unbillig. Der Rechtsstreit hat eine Kollision auf dem Rhein zum Gegenstand, bei der keine besonderen über das übliche Maß hinausgehenden nautischen oder rechtlichen Umstände zu berücksichtigen waren. Der Umfang und die Schwierigkeit der anwaltlichen Tätigkeit sowie die Bedeutung der Angelegenheit sind lediglich als durchschnittlich einzuordnen. Angesichts dessen übersteigt die angesetzte Gebühr die angemessene Höhe deutlich. Sie ist damit unbillig und auf das billige Maß zu reduzieren (vgl. vgl. Schleswig-Holsteinisches Oberlandesgericht, Beschluss vom 02.02.2017 1 Ws 11/217(23/17) Rn. 12 mit weiteren Nachweisen -, juris).

Bei Ansatz einer 1,5 Geschäftsgebühr (Tabelle bis 30.12.2020) von 1.294,50€ und einer Auslagenpauschale von 20,00 € sind dies 1.314,50 €. Das Gericht hat diese Tabelle zugrunde gelegt, da im vorgegerichtlichen Schreiben vom 27.01.2021 ebenfalls nach dieser Tabelle abgerechnet wurde.

Die Zinsentscheidung beruht auf §§ 286, 288 BGB.

Die Nebenentscheidungen haben ihre Grundlage in den §§ 92 Abs. 1, 709 Satz 1 ZPO.

Der Streitwert beträgt 55.710,87 €