

Nachschlagewerk: ja
BGHT: nein

RheinSchPolVO 1970 v. 5. August 1970 § 6.28

Bei der Einfahrt in eine Schleuse muß die Schiffsführung das Umschalten der Signallichter von "Grün auf "Rot" auch dann noch beachten (und ihr Fahrzeug vor dem Schleusentor ständig machen), wenn die Umschaltung erst nach dem Passieren des Tafelzeichens B.5 erfolgt.

BGH, Urt. v. 6. April 1987 - II ZR 208/86 - Rheinschiffahrts-
obergericht Karlsruhe
Rheinschiffahrts-
gericht Kehl

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 208/86

URTEIL

Verkündet am:
6. April 1987
Spengler
Justizangestellte
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der van U Transport B.v., vertreten durch den Geschäfts-
führer J. Ph. van't H, V, CJ R,

Beklagten und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigte: Rechtsanwälte Prof. Dr.
und Dr.

g e g e n

die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch den
Präsidenten der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Süd-West,
S-Ufer, M,

Klägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. -

- 2 -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofes hat auf die mündliche Verhandlung vom 6. April 1987 durch den Vorsitzenden Richter Dr. Kellermann und die Richter Dr. Bauer, Brandes, Dr. Hesselberger und Dr. Henze

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Beklagten wird - unter Zurückweisung des Rechtsmittels im übrigen - das Urteil des Rheinschiffahrtsobergerichts Karlsruhe vom 14. Juli 1986 teilweise geändert.

Der Klageanspruch wird dem Grunde nach bis zur Höhe von 1/8 des Unfallschadens der Klägerin für gerechtfertigt erklärt. Im übrigen wird er abgewiesen.

Die Klägerin hat 7/8 der Kosten des erstinstanzlichen Verfahrens, 4/5 der Kosten des Berufungsverfahrens und 2/3 der Kosten des Revisionsverfahrens zu tragen. Die weiteren Kosten des Berufungs- und des Revisionsverfahrens fallen der Beklagten zur Last. Die Entscheidung über die sonstigen Kosten des Rechtsstreits bleibt dem Rheinschiffahrtsgericht vorbehalten.

Von Rechts wegen



JLaw – Gesetze und Urteile
Kostenlos
Über 200 Gesetze
Über 100.000 Urteile
[\(mobile App\)](#)



Tatbestand

Die klagende Bundesrepublik Deutschland nimmt die Beklagte als Eignerin des MS "Van U [REDACTED] 11" (80,16 m lang; 8,22 m breit; 1.172 t; 750 PS) wegen der Anfahrung eines Tores der Rheinschleuse Iffezheim auf Schadensersatz in Anspruch.

MS "Van U [REDACTED] 11" fuhr am 22. September 1980 mit einer Ladung von 1.107 t Edelsplit auf dem Oberrhein zu Tal. Gegen 22 Uhr näherte es sich der Schleuse Iffezheim. Nach einem Schleusenvorsignal, das sich am linken Ufer bei Rhein-km 332,9 auf Höhe der Einfahrt in den oberen Vorhafen der Schleuse befand, war für die nächste Talschleusung die (geographisch) linke Schleusenkammer (nutzbare Länge: 270 m; Breite: 24 m) vorgesehen. Ferner zeigte die Signalanlage, welche die Einfahrt in die Schleusenkammer regelt und 20 m bergwärts des oberen Tores der Kammer sowie 4,45 m landeinwärts von der linken Kammerwand steht, durch zwei grüne Lichter, daß die Einfahrt frei war. Das war auch noch der Fall, als MS "Van U [REDACTED] 11" an dem beleuchteten, etwa 131 m bergwärts des Obertores linksrheinisch aufgestellten Tafelzeichen B.5 vorbeifuhr, vor dem nach § 6.28 Nr. 2 Satz 2 der zur Unfallzeit geltenden Fassung der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung vom 5. August 1970 = § 6.28 Nr. 1 Satz 2 RheinSchPV 1983 alle Fahrzeuge anzuhalten hatten, die nicht sogleich in die Kammer einlaufen konnten oder wollten. Während sich das Schiff der Einfahrt der linken Schleusenkammer weiter näherte, ließ der diensttuende Schleusenbeamte das unter Wasser abgesenkte Obertor hochfahren, um die

Kammer für die Talschleusung des bereits darin liegenden MS "Navigatie" zu schließen. Bevor das Tor die Wasseroberfläche erreichte, geriet das gerade herankommende MS "Van U[REDACTED] 11" mit der Unterwasserseite dagegen. Tor und Schiff wurden beschädigt.

Die Klägerin hat ihren Schaden auf 339.981,62 DM beziffert. Sie hat zunächst die Beklagte in Höhe dieses Betrages auf Zahlung und Duldung der Zwangsvollstreckung in MS "Van U[REDACTED] 11" in Anspruch genommen. Nach Abweisung ihrer Klage durch das Rheinschiffahrtsgericht hat sie vor dem Rheinschiffahrtsobergericht nur noch beantragt, die Beklagte unter teilweiser Abänderung des erstinstanzlichen Urteils zur Zahlung von 226.654,40 DM (= 2/3 des ursprünglichen Zahlungsanspruchs) nebst Zinsen sowie wegen dieses Betrages zur Duldung der Zwangsvollstreckung in ihr Fahrzeug zu verurteilen. Sie wirft der Führung des Schiffes vor, dieses nicht sofort gestoppt zu haben, als vor dem Hochfahren des Schleusentores die Einfahrt in die Kammer durch das Zeigen von zwei roten Lichtern anstelle der beiden grünen Lichter gesperrt worden sei. Zu diesem Zeitpunkt hätte MS "Van U[REDACTED] 11" noch vor der Einfahrt in die Kammer ständig gemacht werden können. Zumindest hätte der Schiffer der MS "Van U[REDACTED] 11" beim Umspringen der Signalanlage von "Grün" auf "Rot" das Schleusenpersonal durch Schallzeichen oder durch Sprechfunk auf sein herankommendes Fahrzeug aufmerksam machen müssen. Dann hätte das Hochfahren des Schleusentores noch rechtzeitig gestoppt und der Unfall verhindert werden können.

Die Beklagte hat bestritten, daß die Signalanlage schon vor der Anfahrung des Schleusentores "Rot" gezeigt habe. Selbst wenn das aber der Fall gewesen sein sollte, so habe ihr Schiffsführer das Sperren der Einfahrt in die Schleusenkammer nicht auf sein Fahrzeug beziehen müssen, da er bereits das Tafelzeichen B.5 passiert gehabt habe. Abgesehen davon hätte er nach einem etwaigen Signalwechsel nur noch ein Notmanöver ausführen können. Schuld an dem Unfall trage allein der diensttuende Schleusenbeamte. Er habe aus seinem Zentralsteuerstand, der am Unterhaupt der Schleusenanlage zwischen den beiden Schleusenkammern steht, das herankommende MS "Van U 11" übersehen und ohne Klarmeldung des sich in dem Schiffsleitstand (auf dem Trenndamm der beiden Schleusenkammern wenige Meter unterhalb der Obertore) aufhaltenden Schleusengehilfen das Obertor der linken Kammer hochgefahren.

Das Rheinschiffahrtsobergericht hat das klagabweisende Urteil des Rheinschiffahrtsgerichts teilweise geändert, die "Klage zu 1/3 dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt und die weitergehende Klage abgewiesen". Mit der Revision erstrebt die Beklagte die vollständige Abweisung der Klage. Die Klägerin beantragt, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe

Die Revision hat teilweise Erfolg.

1. Nach den Ausführungen des Rheinschiffahrtsobergerichts hat der Schiffsführer des MS "Van U [REDACTED] 11" nach dem Passieren des Tafelzeichens B.5 auf die Signalanlage, welche die Einfahrt in die Schleusenkammer regelt, nicht mehr geachtet. Infolgedessen habe er das Umschalten der Anlage von "Grün" auf "Rot" übersehen. Das Umschalten sei erfolgt, als der Kopf des MS "Van U [REDACTED] 11" noch ca. 74 m (fast 70 sec) von dem Schleusentor entfernt gewesen sei. Zu diesem Zeitpunkt wäre es dem Schiffsführer noch möglich gewesen, sein Fahrzeug - wenn auch mit einigem Manöveraufwand - vor dem Schleusentor ständig zu machen und damit das Verbot, in die Kammer einzufahren, zu befolgen. Zumindest hätte er durch ein Achtungssignal mit dem Typhon oder durch Kontaktaufnahme über Sprechfunk (Kanal 22) mit dem Zentralsteuerstand der Schleuse das Schleusenpersonal auf sein Schiff aufmerksam machen müssen. Dann hätte einer der beiden Schleusenbediensteten (der Schleusenbeamte im Zentralsteuerstand oder der Schleusengehilfe im Schiffsleitstand) das Hochfahren des Schleusentores noch gestoppt, so daß dessen Anfahrt vermieden worden wäre. Damit stehe fest, daß der Schiffsführer des MS "Van U [REDACTED] 11" durch "die Zuwiderhandlung gegen das zwingende Haltegebot bzw. hier das Unterlassen der gebotenen Aufmerksamkeit hinsichtlich des Rotlichts und der weiter gebotenen Kontaktaufnahme mit dem Verantwortlichen der Schleuse" den Schaden am Schleusentor schuldhaft verursacht habe.

2. Die Revision wendet sich vorweg gegen die Feststellung des Rheinschiffahrtsobergerichts, daß die Signalanlage während des Hochfahrens des Schleusentores "Rot" gezeigt habe. Die Feststellung sei verfahrenswidrig. Dem ist nicht zu folgen:

a) Allerdings trifft es zu, daß der Inhalt der Akten nichts für die Annahme des Rheinschiffahrtsobergerichts hergibt, die Beklagte habe "jedenfalls nach dem informativischen Augenschein vor dem Obelandesgericht nicht mehr ernstlich bestritten, daß zumindest unmittelbar vor dem Hochfahren des Schleusentores bzw. während des Hochfahrens das Rotlicht der vor der Schleuse aufgestellten Lichtsignalanlage eingeschaltet war". Indes braucht auf diesen Punkt nicht weiter eingegangen zu werden, weil das Rheinschiffahrtsobergericht unabhängig davon auf Grund des Beweisergebnisses festgestellt hat, daß die Signalanlage bereits fast 70 sec vor der Anfahrt des Schleusentores durch den Talfahrer "Rot" gezeigt hat.

b) Ohne Erfolg muß auch die Rüge der Revision bleiben, das Rheinschiffahrtsobergericht habe es verfahrenswidrig unterlassen, sich im Zusammenhang mit der Feststellung des Umschaltzeitpunktes der Signalanlage von "Grün" auf "Rot" mit den Angaben des Schiffsführers sowie des Steuermanns des MS "Van U 11" und des Schleusengehilfen zu befassen, die vor dem Unfall nur "Grün", hingegen kein rotes Licht gesehen hätten. Das war nicht erforderlich, weil keiner dieser Zeugen die Signalanlage bis zum Unfall beobachtet hat. Der Schiffsführer hat schon vor der Wasserschutzpolizei ausge-

sagt, daß er nach dem Passieren des Tafelzeichens B.5 kein Auge mehr auf die Signalanlage gehabt und erst nach dem Aufprall zu seinem Erstaunen "Doppelrot" gesehen habe. Der Steuermann hat nach seinen Bekundungen vor der Wasserschutzpolizei auf dem Vorschiff mit dem Rücken zur Signalanlage gestanden und zu dem Schleusengehilfen in der Schiffsleitstelle hochgeblickt. Der Schleusengehilfe hat sich nach seinen Angaben vor dem Rheinschifffahrtsgericht erst durch die Anfahrung des Schleusentores veranlaßt gesehen, auf den Kontrollpult in der Leitstelle zu schauen, und nunmehr an einer Kontrollampe bemerkt, daß die Signalanlage auf "Rot" stand; ferner hat er bereits vor der Wasserschutzpolizei erklärt, daß er zuvor an seinem Schreibtisch mit dem Rücken zur Signalanlage gesessen hat.

c) Ferner hat das Rheinschifffahrtsobergericht ohne Verfahrensverstoß aus dem Ergebnis der Inaugenscheinnahme der Schleusenanlage sowie den Ausführungen des gerichtlichen Sachverständigen Prof. P. [REDACTED] zu deren Arbeitsweise, insbesondere der Sperrung des Hochfahrens des Schleusentores bei Nichtzeigen des roten Lichts, den Schluß auf die Ordnungsmäßigkeit der Anlage und ihr fehlerfreies Arbeiten - auch am Unfalltag - gezogen.

3. Nicht zu folgen ist der Revision außerdem, soweit sie meint, der Schiffsführer des MS "Van U [REDACTED] 11" habe auf eine freie Einfahrt vertrauen können, nachdem die Signalanlage beim Passieren des Tafelzeichens B.5 "Grün" gezeigt habe.

Ob ein Schiff in die Schleusenkammer einfahren darf, regeln die jeweils gezeigten Signallichter. Stehen sie auf "Rot", ist die Einfahrt untersagt; sind sie auf "Grün" geschaltet, ist sie erlaubt (§ 6.28 Nr. 6 RheinSchPV 1970 = § 6.28 a Nr. 1 RheinSchPV 1983). Diese eindeutige Regelung läßt keinen Raum für die Annahme, ob sie nur gilt, bis ein Fahrzeug das Tafelzeichen B.5, dessen Aufstellung übrigens nicht zwingend vorgeschrieben ist, passiert, mithin spätere Änderungen der Signallichter für die Schiffsführung unbeachtlich sind. Zu Unrecht stützt die Revision ihre gegenteilige Ansicht auf die Vorschrift des § 6.28 Nr. 2 RheinSchPV 1970 = § 6.28 Nr. 1 Satz 2 RheinSchPV 1983. Danach haben Fahrzeuge vor dem Tafelzeichen B.5 anzuhalten, die nicht sogleich in die Schleuse einfahren können oder wollen. Die Vorschrift bezweckt, die Einengung des Fahrwassers in unmittelbarer Nähe der Schleuse zu verhindern und unnötige Schiffsbewegungen zu vermeiden (Bemm/Kortendick, Rheinschiffahrtspolizeiverordnung 1983 § 6.28 Rn. 11). Hingegen läßt sich aus Wortlaut, Sinn und Zweck der Vorschrift nicht entnehmen, daß Fahrzeuge, die das Tafelzeichen B.5 bei "Grün" passieren, auch dann in die Schleusenkammer einfahren dürfen, wenn im weiteren Verlauf der Annäherung die Signallichter auf "Rot" umgeschaltet werden. Dabei kann offen bleiben, ob ein Schiffsführer das Umschalten der Signalanlage von "Grün" auf "Rot" dann nicht mehr auf sein Fahrzeug zu beziehen braucht, wenn sich dieses bereits so kurz vor der Schleuseneinfahrt befindet, daß es vor ihr nicht mehr ständig gemacht werden kann. Ein derartiger Sachverhalt ist hier nicht gegeben. Keinesfalls trifft es aber zu, daß sich "für die Schiffsführung bei bzw. vor dem Tafelzeichen B.5

entscheidet", ob ihr Fahrzeug in die Schleuse einfahren darf.

Richtig ist, daß der Sachverständige F. [REDACTED] in seinem vor dem Rheinschifffahrtsgericht erstatteten Gutachten bemerkt hat, daß es zur Unfallzeit einem Brauch in der Rheinschiffahrt entsprochen habe, die Zulässigkeit der Einfahrt in die Schleusenkammer nach den Lichtsignalen zu beurteilen, die beim Passieren des Tafelzeichens B.5 an der Schleuse gezeigt werden. Indes hätte ein solcher Brauch, auf den der Sachverständige nur anhand persönlicher Erfahrungen und von Gesprächen verweisen konnte, mit der eindeutigen Regelung des § 6.28 Nr. 6 RheinSchPV 1970 = § 6.28 a Nr. 1 RheinSchPV 1983 sowie der Befugnis der Schleusenaufsicht (vgl. § 6.28 Nr. 1 RheinSchPV 1970 = § 6.28 Nr. 11 RheinSchPV 1983) in Widerspruch gestanden, aus Gründen der Sicherheit und der Leichtigkeit des Verkehrs von den Bestimmungen der Verordnung abweichende Anordnungen zu geben, die von den Schiffsführern zu befolgen sind (Bemm/Kortendick a.a.O. § 6.28 Rn. 3). Schon im Hinblick darauf kann dem von dem Sachverständigen geschilderten Brauch vorliegend keine Bedeutung zukommen, so daß es auch nicht als verfahrensfehlerhaft angesehen werden kann, daß das Rheinschifffahrtsobergericht auf diesen Punkt nicht eingegangen ist. Endlich läßt sich die Ansicht der Revision, daß sich "für die Schiffsführung bei bzw. vor dem Tafelzeichen B.5 entscheidet", ob ihr Fahrzeug in die Schleuse einfahren darf, nicht auf die vorläufige Dienstanweisung der Rheinschleuse Iffezheim vom 7. März 1977 stützen. Gewiß heißt es dort unter Nr. 10.4, daß "das Einfahrtssignal nur so lange gezeigt werden soll, bis das

3

letzte Fahrzeug, das in die Schleuse einfahren darf, mit dem Bug das Schleusentor passiert hat". Jedoch ist nicht ersichtlich, wieso sich daraus für die Führung eines Fahrzeugs ergeben soll, daß maßgeblich für die Erlaubnis, in die Schleuse einzufahren, die Signalgebung in dem Zeitpunkt ist, in dem das Fahrzeug das Tafelzeichen B.5 passiert.

5. Demnach war der Schiffsführer des MS "Van Uden 11" auch nach Passieren des Tafelzeichens B.5 verpflichtet, die Signalanlage im Auge zu behalten und die dort gezeigten Lichtzeichen zu befolgen. Daß er das unterlassen hat, gereicht ihm zum Vorwurf. Sein schuldhaftes Verhalten war auch ursächlich für den Unfall. Denn er hätte, wie das Rheinschiffahrtsobergericht fehlerfrei festgestellt hat, beim Umschalten der Signalanlage von "Grün" auf "Rot" sein Schiff noch vor der Einfahrt in die Schleusenkammer ständig machen können. Ob er außerdem, wie das Rheinschiffahrtsobergericht meint, von der Revision aber bezweifelt wird, durch ein Achtungssignal oder über Sprechfunk das rechtzeitige Anhalten des Schleusentors durch die Schleusenbediensteten hätte veranlassen können, braucht nicht weiter erörtert zu werden. Dieser Punkt spielt ebenfalls nur im Rahmen des Ursachenzusammenhangs zwischen dem fehlerhaften Nichtbeobachten der Signalanlage durch den Schiffsführer der Beklagten und der Anfahrt des Schleusentores eine Rolle; auch hat er in die Schuldabwägung des Rheinschiffahrtsobergerichts keinen Eingang gefunden.

6. Bei der Schuldabwägung hat das Rheinschiffahrtsobergericht zu Lasten der Beklagten - die für das Verhalten

ihres Schiffers beschränkt dinglich (§§ 3, 4 Nr. 3 BinSchG) und nach Aussenden des MS "Van Uden 11" zu einer neuen Reise in Kenntnis der Forderung der Klägerin auch beschränkt persönlich (§ 114 Abs. 1 BinSchG) haftet - ins Gewicht fallen lassen, daß der Schiffsführer infolge Nichtbeobachtung der Signalanlage das Umschalten der Lichtzeichen nicht bemerkt und demgemäß das Rotlicht nicht beachtet hat. Demgegenüber hat es zum Nachteil der Klägerin berücksichtigt, daß der Schleusenbeamte "durch grobe Verstöße" den Unfall mitverschuldet hat. Dieser hätte nach der Schleusendienstvorschrift schon beim Einfahren des MS "Navigatie" Rotlicht setzen müssen, als dieses mit dem Kopf das Obertor der Schleuse passiert habe; ferner habe er sich beim späteren Einschalten des Rotlichts nicht mehr vergewissert, ob weitere Talfahrt das Tafelzeichen B.5 noch passiert hatte; schließlich habe er entgegen den Dienstvorschriften den Bereich des Obertores keiner Blickkontrolle unterzogen, bevor er das Tor hochgefahren habe. Diese Fehler, so hat das Rheinschiffahrtsobergericht weiter ausgeführt, überwiegen die Pflichtwidrigkeit des Schiffsführers von MS "Van Uden 11" deutlich, zumal bei diesem dadurch, "daß man ihn das Tafelzeichen B.5 habe weit passieren" lassen, eine entsprechende Erwartungshaltung ausgelöst worden sei. Infolgedessen sei der Klägerin eine schuldhafte Mitverursachung an dem Unfall von 2/3 und der Beklagten eine solche von 1/3 anzulasten.

Die Revision greift diese Ausführungen mit Grund an. Allerdings trifft es zu, daß, wie die Revisionserwiderung hervorhebt, die Abwägung im Rahmen des § 254 BGB nach

ständiger Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes grundsätzlich Sache des Tatrichters ist. Indes bindet diese das Revisionsgericht nicht, wenn der Tatrichter nicht alle für die Abwägung maßgebenden Gesichtspunkte berücksichtigt hat. Vielmehr kann in diesem Falle das Revisionsgericht die Schuldverteilung selbst vornehmen, sofern die Sache weiterer Feststellungen durch den Tatrichter nicht bedarf (vgl. Senatsurt. v. 6. Oktober 1977 - II ZR 141/76, LM RheinschiffahrtspolizeiVO v. 24. Dezember 1954 Nr. 71 = VersR 1977, 1124, 1126).

So liegt es hier. Unbestritten ist den Schleusenbediensteten von dem Leiter der Rheinschleuse Iffezheim als zusätzliche Sicherheitsmaßnahme die Weisung erteilt worden, vor dem Fahren der Obertore die Klarmeldung des Schleusengehilfen im Schiffsleitstand abzuwarten. Diese Weisung ist am 5. Juli 1980 im Betriebsbuch der Schleuse mit folgenden Worten eingetragen: "Schichtführer: Vor dem Fahren der Obertore - Klarmeldung des Gehilfen abwarten -". Auch auf diese Weisung hat der Schleusenbeamte nicht geachtet. Vielmehr hat er das Obertor der Schleusenkammer hochgefahren, obwohl der Schleusengehilfe keine Klarmeldung gegeben hatte. Darin ist ein - vom Rheinschiffahrtsobergericht bei der Abwägung nach § 254 BGB nicht berücksichtigter - weiterer Verstoß des Schleusenbeamten gegen seine Pflichten zu sehen, der ebenfalls besonders schwer wiegt, weil der Schleusenbeamte nach seinen unwidersprochenen Angaben vor der Wasserschutzpolizei bzw. dem Rheinschiffahrtsgericht (Beiakten I 219 ff., II 497 ff.; Strafakten 19 ff.) während der Einfahrt des MS "Navigatie" durch den Funksprechverkehr mit einem

Bergfahrer von der Beobachtung der Talfahrt abgelenkt, außerdem die Sicht infolge der nicht entspiegelten Fensterscheiben des Zentralsteuerstands und der zahlreichen Lichter im Schleusenbereich erheblich behindert sowie der Monitor, der die Bilder der Fernsehkamera an der oberen Schleuseneinfahrt wiedergab, wegen der bei Nacht schlechten Bildqualität nicht eingeschaltet war. Demnach liegt eine erhebliche Häufung grober Fehler des Schleusenbeamten vor, denen auf Seiten der Führung des MS "Van Uden 11" lediglich ein von dem Rheinschiffahrtsobergericht als nicht grob eingestuftes und letztlich durch das verzögerte Umschalten der Signalanlage veranlaßtes Verschulden gegenübersteht. Dies läßt eine Schadensteilung zwischen der Klägerin und der Beklagten im Verhältnis von 7/8 zu 1/8 angemessen erscheinen.

7. Danach ist der allein noch streitige Klageanspruch von 113.327,20 DM dem Grunde nach bis zur Höhe von 1/8 des Unfallschadens der Klägerin für gerechtfertigt zu erklären (vgl. Senatsurt. v. 13. Januar 1986 - II ZR 36/85, VersR 1986, 546 ff.) und im übrigen abzuweisen. Klarstellend wird

ferner festgehalten, daß es bei der Abweisung der Klage verbleibt, soweit sie bereits zu einem Drittel durch das Rheinschiffahrtsgericht und zu einem weiteren Drittel durch das Rheinschiffahrtsobergericht erfolgt ist.

Dr. Kellermann

Dr. Bauer

Brandes

Dr. Hesselberger

Dr. Henze