

Nachschlagewerk: ja
BGHZ: ja
(nur Leitsatz a)

RheinSchPolVO 1954 § 80; RheinSchPolVO 1970 §§ 6.33, 6.36

- a) Ein Fahrzeug, das zwar ein Radargerät hat, aber für die Fahrt mit Radar auf dem Rhein nicht v o r s c h r i f t s - m ä ß i g ausgerüstet ist, oder dessen Führung kein Radarschiffer-Zeugnis besitzt, muß - wie ein Nichtradarfahrer - die Geschwindigkeit herabsetzen oder die Fahrt einstellen, wenn dies nach der o p t i s c h e n Sicht geboten ist.
- b) Kollidiert ein solches Fahrzeug, das wegen der ungenügenden optischen Sicht die Fahrt hätte abbrechen müssen, mit einem Radartalfahrer, obwohl es sich so verhalten hat, wie es sich diesem gegenüber bei einer zulässigen Fortsetzung der Fahrt hätte verhalten müssen, so kann von ihm nicht schon wegen der unterlassenen Fahrteinstellung Schadensersatz verlangt werden.
- c) Hört ein Fahrzeug, das sich nicht in der Nähe eines Ufers befindet, das Dreitonzeichen eines Radartalfahrers, so muß es das Fahrwasser grundsätzlich u n v e r z ü g l i c h möglichst weit freimachen.

BGH, Urt. v. 20. September 1973 - II ZR 31/72 - Rheinschiffahrts-
obergericht Köln;
Rheinschiffahrts-
gericht Duisburg-
Ruhrort

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 31/72

URTEIL

Verkündet am

20. September 1973
W e r n e r ,
Justizhauptsekretär
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der N. V. Vereenigde Tankreederij, Rotterdam/Niederlande,
gesetzlich vertreten durch Direktor U. Tukker, Rotterdam,
Zeemansstraat 13,

Klägerin und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigte: Rechtsanwälte Paulsen und Gürich -

gegen

den Schiffseigner und Schiffsführer Leo Theophile Nauwelaerts,
Deurne/Belgien, Ruggevelddlaan 740,

Beklagten und Revisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. Krille -

- 2 -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 20. September 1973 durch den Vorsitzenden Richter Stimpel und die Richter Dr. Bauer, Dr. Kellermann, Dr. Tidow und Bundschuh

für Recht erkannt:

Die Revision gegen das Urteil des Rheinschiffahrtsobergerichts in Köln vom 14. Januar 1972 wird auf Kosten der Klägerin zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

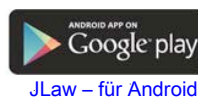
Tatbestand:

Am 14. Dezember 1967 fuhr TMS "Amsterdam" (564 t; 600 PS) auf dem Rhein unterhalb von Krefeld-Uerdingen zu Tal. Wegen dichten Nebels hatte es sein Radargerät eingeschaltet. Gegen 19.30 Uhr begegnete es bei Strom-km 768 dem zu Berg kommenden Küstenmotorschiff "Patrick" (396 BRT; 300 PS), das ebenfalls mit Radar fuhr. Dabei stießen die beiden Fahrzeuge im linksrheinischen Fahrwasser zusammen und wurden beschädigt.

Die Klägerin ist Eignerin des TMS "Amsterdam". Sie nimmt den Beklagten, dem KMS "Patrick" gehört und der dieses Fahrzeug zum Unfallzeitpunkt verantwortlich geführt hat, auf Ersatz ihres Kollisionsschadens in Anspruch. Sie hat beantragt, den Beklagten - sowohl dinglich mit KMS "Patrick" als auch persönlich im Rahmen



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



des § 114 BinnSchG haftend - zur Zahlung von 45.126,88 hfl nebst Zinsen zu verurteilen. Nach ihrer Ansicht hat der Beklagte den Schiffszusammenstoß verschuldet. Er sei mit KMS "Patrick" rechtsrheinisch gefahren, als sein Fahrzeug in einer Entfernung von 1400 m auf dem Radarschirm des sich linksrheinisch haltenden TMS "Amsterdam" sichtbar geworden sei. Dort sei der Bergfahrer jedoch nicht geblieben, sondern - trotz Abgabe mehrerer Dreitonzeichen durch den Talfahrer - nach linksrheinisch herübergekommen. Dadurch sei er mit dem Vorschiff gegen die Steuerbordseite des TMS "Amsterdam" geraten, obwohl dieses Fahrzeug so weit wie möglich nach Backbord ausgewichen sei. Außer diesem Fehler sei dem Beklagten vorzuwerfen, daß er weder ein Rheinschifferpatent noch ein Radarschiffer-Zeugnis besessen habe und daß sein Fahrzeug für eine Radarfahrt mangelhaft ausgerüstet gewesen sei. So hätten auf KMS "Patrick" der Wendeweiser und eine Sprechfunkanlage zur Verbindung von Schiff zu Schiff gefehlt; ferner habe das Radargerät dieses Fahrzeugs keinem der für die Flußschiffahrt zugelassenen Baumuster entsprochen.

Demgegenüber meint der Beklagte, schuld an der Kollision sei allein der Schiffer des TMS "Amsterdam", der übrigens auch kein Radarschiffer-Zeugnis für den Rhein besessen habe. KMS "Patrick" sei nämlich bereits linksrheinisch gefahren, als sowohl er als auch der ihn beratende Lotse B. auf dem - ein klares Bild zeichnenden - Radarschirm seines Fahrzeugs einen 1200 m oberhalb etwa Strommitte herankommenden Talfahrer erkannt hätten. KMS "Patrick" sei hierauf noch näher zum linken Ufer beigegangen. Außerdem habe es auf das erste Dreitonzeichen des Talfahrers mit dem Schallzeichen "1 x lang" erwidert und die Geschwindigkeit verringert. Ferner habe

es auf ein weiteres Dreitonzeichen des Talfahrers erneut das Achtungszeichen "1 x lang" und anschließend das Steuerbordschallzeichen "1 x kurz" gegeben. Als der Längsabstand zwischen den beiden Fahrzeugen nur noch 200 m betragen habe, habe der Talfahrer plötzlich den Kurs nach Backbord geändert. Das sei offenbar deshalb geschehen, weil der Talfahrer KMS "Patrick" mit einem weiteren Bergfahrer (TMS "Damco 292") verwechselt habe, mit dem er über Sprechfunk eine Steuerbordbegegnung abgesprochen gehabt habe. Obwohl KMS "Patrick" nunmehr die Maschine gestoppt und weitere Steuerbordschallzeichen gegeben habe, sei es etwa 30 m aus dem linken Ufer zur Kollision gekommen. Hierbei sei KMS "Patrick" bereits aufgestreckt und ständig gewesen. Hingegen habe sich der Talfahrer noch in Backbordschräglage befunden.

Das Rheinschiffahrtsgericht und das Rheinschiffahrts-obergericht haben die Klage abgewiesen. Mit der Revision, deren Zurückweisung der Beklagte beantragt, verfolgt die Klägerin den Klageantrag weiter.

Entscheidungsgründe:

I. Nach den Feststellungen des Berufungsgerichts war das auf KMS "Patrick" benutzte Seeradargerät nicht für die Flußschiffahrt zugelassen und das Fahrzeug nicht mit einem Wendezeiger ausgerüstet. Ferner besaßen weder der Beklagte noch der ihn beratende Lotse B. ein Radar-schiffer-Zeugnis. Das alles, so meint das Berufungsgericht, bedeute jedoch nicht, daß KMS "Patrick" die Fahrt nur dann hätte fortsetzen dürfen, wenn dies auch für einen

Nichtradarfahrer zulässig gewesen wäre. Denn ein Radargerät scheide als nautisches Hilfsmittel nicht deshalb aus, weil die gesetzlichen Voraussetzungen für die Benutzung fehlten.

Dieser Ansicht kann nicht gefolgt werden, weil sie mit den Vorschriften in Widerspruch steht, die für die Fahrt mit Radar auf dem Rhein ergangen sind.

1. § 6.33 Nr. 1 RheinSchPolVO 1970 bestimmt, daß Fahrzeuge nur dann mit Radar fahren dürfen, wenn sie wie folgt ausgerüstet sind:

a) mit einem für die Binnenschifffahrt geeigneten Radargerät und einem Gerät zur Anzeige der Wendegeschwindigkeit des Fahrzeugs (Wendezeiger), wobei beide Geräte in einem guten Zustand sein und einem von der zuständigen Behörde eines Rheinuferstaates oder Belgiens zugelassenen Baumuster entsprechen müssen (§ 6.33 Nr. 1 a),

b) mit einer Sprechfunkanlage, welche die Verständigung von Fahrzeug zu Fahrzeug gestattet, sich in gutem Zustand befindet und dem Regionalen Abkommen über den internationalen Rheinfunkdienst auf Ultrakurzwellen entspricht (§ 6.33 Nr. 1 b).

2. Weiter ist der Vorschrift des § 6.33 Nr. 3 RheinSchPolVO 1970 zu entnehmen, daß eine Radarfahrt bei unsichtigem Wetter auch dann nicht durchgeführt werden darf, wenn derjenige, der zur Führung des Fahrzeugs ein Radargerät benutzen will, kein Zeugnis nach der Verordnung über die Erteilung von Radarschifferzeugnissen für den Rhein vom 23. Dezember 1964 (BGBl. II

2010) besitzt. Zwar heißt es in dieser Vorschrift nicht ausdrücklich, daß die Fahrt mit Radar nur beim Vorliegen auch dieser Voraussetzung erfolgen darf. Insoweit kann jedoch nicht übersehen werden, daß § 6.33 Nr. 1 und Nr. 3 RheinSchPolVO 1970 in engem Zusammenhang stehen und in gleicher Weise die Sicherheit des Verkehrs bezwecken. Während § 6.33 Nr. 1 die technischen Voraussetzungen für eine gefahrlose Radarfahrt zu bestimmen sucht, soll § 6.33 Nr. 3 die hierzu notwendigen persönlichen Bedingungen festlegen und erreichen, daß nur derjenige ein Fahrzeug auf dem Rhein unter Benutzung eines Radargerätes führt, der durch eine Prüfung nachgewiesen hat, daß er mit der Bedienung des Radargerätes, der Auswertung des Radarbildes und der Radarortung auf dieser Strecke genügend vertraut ist.

3. Die Regelungen in § 6.33 Nr. 1 und Nr. 3 RheinSchPolVO 1970 haben der Sache nach - mit Ausnahme der Vorschrift über die Ausrüstung mit einer Sprechfunkanlage - auch schon am Unfalltag (14. Dezember 1967) gegolten. Sie waren enthalten in § 1 Nr. I Ziff. 3 - 5 der Bekanntmachung für die Rheinschiffahrt über die Fahrt mit Radar und bei unsichtigem Wetter vom 15. November 1966 (VKBl. 1966, 612), die aufgrund der Vorschrift des § 102 Nr. 3 RheinSchPolVO 1954 erlassen worden ist und vom 1. Januar 1967 bis zum 30. September 1968 in Kraft war. Allerdings bringt der Wortlaut dieser Bekanntmachung nicht so deutlich, wie es bei der Neufassung der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung im Jahre 1970 geschehen ist, zum Ausdruck, daß die Fahrt mit Radar nur zulässig war, wenn die in § 1 Nr. I Ziff. 3 - 5 aufgeführten technischen und

persönlichen Voraussetzungen vorlagen. Das kann aber nach Sinn und Zweck der gesamten in § 1 Nr. I der Bekanntmachung getroffenen Regelungen nicht zweifelhaft sein. Denn es sollte auch damals schon erreicht werden, daß nur solche Fahrzeuge bei unsichtigem Wetter mit Radar fahren, deren Ausrüstung und Führung den Anforderungen entsprach, die nach den bis dahin gemachten Erfahrungen und gewonnenen Erkenntnissen für notwendig angesehen wurden, um ein möglichst sicheres Fahren mit Radar zu gewährleisten.

4. Demnach ist - und war - die Fahrt mit Radar auf dem Rhein bei unsichtigem Wetter nur erlaubt, wenn die hierfür vorgeschriebenen technischen und persönlichen Bedingungen erfüllt sind. Ist das nicht der Fall, so können auf einen solchen Radarfahrer nicht die besonderen Vorschriften für die Fahrt mit Radar angewendet werden. Auf ihn sind diese Vorschriften nicht zugeschnitten. Vielmehr sind insoweit ausschließlich die allgemeinen Bestimmungen für die Fahrt bei unsichtigem Wetter heranzuziehen (§§ 80 ff RheinSchPolVO 1954; §§ 6.30 ff RheinSchPolVO 1970). Das bedeutet auch, daß ein Radarfahrer, der nicht vorschriftsmäßig ausgerüstet ist oder dessen Führung kein Radarschiffer-Zeugnis besitzt, wie ein Nichtradarfahrer die Geschwindigkeit herabsetzen oder die Fahrt einstellen muß, wenn dies nach der optischen Sicht geboten ist (ebenso Wassermeyer, Der Kollisionsprozeß in der Binnenschifffahrt, 4. Aufl. S. 332). Die gegenteilige Ansicht trägt nicht genügend dem Umstand Rechnung, daß nach den verkehrsrechtlichen Vorschriften die Radarfahrt nur unter ganz bestimmten Voraussetzungen gestattet ist. Die Ansicht würde Überdies dazu führen, daß die aus Gründen der Verkehrs-

sicherheit erlassenen Vorschriften über die technische Ausrüstung eines Radarfahrers und über die an seine Führung zu stellenden persönlichen Anforderungen ganz wesentlich an Bedeutung verlieren würden (vgl. auch Pabst/Schwoll, Benutzung nicht zugelassener Radargeräte sowie Führung eines Schiffes ohne Patent und Radarschiffer-Zeugnis in ZfB 1970, 140 ff). Auch deshalb kann sie nicht gebilligt werden.

II. Das Berufungsgericht hat die Frage, ob KMS "Patrick" die Fahrt wegen des unsichtigen Wetters hätte einstellen müssen (nach dem Vorbringen des Beklagten in der Klagebeantwortung hatte sich die Sicht bereits auf Höhe der Duisburger Kupferhütte - Strom-km 776 - bis auf 100 m verkürzt) und wegen dieser Unterlassung schuldhaft gegen § 80 Nr. 3 Satz 1 RheinSchPolVO 1954 verstoßen hat, nicht weiter erörtert. Das nötigt jedoch nicht zu einer Zurückverweisung der Sache. Denn auch wenn der Beklagte die genannte Vorschrift verletzt haben sollte, so kann das der Klage nicht zum Erfolg verhelfen, weil der Schaden, um dessen Ersatz es hier geht, nicht mehr im Bereich der Folgen liegt, deren Eintritt § 80 Nr. 3 Satz 1 RheinSchPolVO 1954 verhindern will, oder anders ausgedrückt, von dem Schutzzweck dieser Vorschrift nicht mehr gedeckt wird.

§ 80 Nr. 3 Satz 1 RheinSchPolVO 1954 bestimmt, daß Bergfahrer anhalten müssen, wenn sie beim Weiterfahren Gefahr laufen würden, vor einem auftauchenden Hindernis nicht rechtzeitig anhalten zu können. Die Vorschrift will den fließenden und den ruhenden Verkehr sowie die Anlagen in oder an der Schifffahrtsstraße vor den Gefahren schützen, die mit der Fahrt eines Bergfahrers ohne hierzu ausreichende Sicht verbunden sind. Diese Gefahren wirken

sich jedoch nicht aus, wenn ein Fahrzeug, das - wegen mangelhafter technischer Ausrüstung oder wegen Fehlen des Radarschiffer-Zeugnisses - eine unzulässige Radarfahrt durchführt, sich hierbei so verhält, wie es sich bei einer zulässigen Fahrt verhalten müßte.

So liegt es hier. Wie den Ausführungen des Berufungsgerichts über den Unfallhergang zu entnehmen ist, hat die Führung des etwa Fahrwassermitte fahrenden KMS "Patrick" auf ihrem Seeradargerät den ebenfalls etwa die Fahrwassermitte einhaltenden Talfahrer ausgemacht, als dieser noch etwa 1200 m oberhalb war. Ungefähr zur gleichen Zeit hat sie das erste Dreitonzeichen des Talfahrers gehört, hierauf die Geschwindigkeit verringert und ihrerseits Achtungszeichen gegeben. Ferner hat sie - spätestens auf eine Entfernung von 500 m - den Kurs zum linken Ufer hin geändert, um das Fahrwasser für den Talfahrer möglichst weit freizumachen. Dieser ist jedoch nicht in der Mitte des Fahrwassers geblieben, sondern hat ebenfalls Kurs zum linken Ufer hin genommen. Darauf hat die Führung des KMS "Patrick" ihr Fahrzeug unter Abgabe mehrerer Steuerbordschallzeichen ständig gemacht. Trotzdem ist es zur Kollision gekommen, weil der Talfahrer das KMS "Patrick" mit einem weiteren Bergfahrer (TMS "Damco 292") verwechselt hat und wegen der mit diesem über Sprechfunk festgelegten Steuerbordbegegnung unter allen Umständen an der Steuerbordseite des KMS "Patrick" vorbeifahren wollte.

Danach hat KMS "Patrick" alles getan, was ein die Fahrt erlaubterweise fortsetzender Bergfahrer in dieser Lage hätte tun müssen. Insbesondere hat es

- entsprechend der Vorschrift des § 1 Nr. II Ziff. 3 der Bekanntmachung für die Rheinschifffahrt über die Fahrt mit Radar und bei unsichtigem Wetter vom 15. November 1966 - durch die Kursänderung aus der Fahrwassermitte zum linken Ufer hin das Fahrwasser für den Talfahrer möglichst weit frei gemacht, Achtung- und Steuerbordschallzeichen gegeben und schließlich gestoppt, als der Talfahrer seinerseits den Kurs zum linken Ufer richtete, obwohl er wegen der Kursänderung des KMS "Patrick" seinen bisherigen Kurs ohne Gefahr hätte weiterverfolgen können. Das alles zeigt deutlich, daß die Kollision mit der Verwirklichung von Gefahren, vor denen § 80 Nr. 3 Satz 1 RheinSchPolVO 1954 den Verkehr schützen will, nichts zu tun hat, sich mithin die Rechtswidrigkeit des Verhaltens des Beklagten für die Kollision nicht ausgewirkt hat.

III. Die Revision ist der Ansicht, daß es nicht zu dem Unfall gekommen wäre, wenn KMS "Patrick" eine Sprechfunkanlage für die Verständigung von Fahrzeug zu Fahrzeug besessen hätte. Sie meint, KMS "Patrick" habe sich einer derartigen Anlage bedienen müssen, wenn es die Fahrt auf dem Rhein im dichten Nebel habe fortsetzen wollen, zumal es nur über ein Seeradargerät verfügt habe. Auch habe es bereits zur Unfallzeit auf der Hand gelegen, daß das Unfallrisiko im Nebel durch das Vorhandensein einer Verständigungsmöglichkeit ganz entscheidend herabgemindert werde.

Diesen Erwägungen ist entgegenzuhalten, daß Nichtradarfahrer bis jetzt überhaupt keine und Radarfahrer erst seit dem 1. Oktober 1968 eine Sprechfunkanlage besitzen müssen, die die Verständigung von Schiff

zu Schiff gestattet (vgl. § 1 Nr. IV und § 2 der Bekanntmachung für die Rheinschiffahrt über die Fahrt mit Radar und bei unsichtigem Wetter vom 10. Juli 1968 - VkB1. 1968, 373 sowie § 6.33 Nr. 16 RheinSchPolVO 1970). Dem Beklagten kann daher nicht vorgeworfen werden, daß er zur Unfallzeit (14. Dezember 1967) nicht mit einer derartigen Anlage ausgerüstet war. Hierauf brauchte das Berufungsgericht auch nicht mehr als geschehen (BU S. 21 vorletzter Abs.) einzugehen, so daß die Rüge der Revision aus § 551 Nr. 7 ZPO fehlt.

IV. Zu den weiteren Angriffen der Revision gegen das angefochtene Urteil ist zu bemerken:

1. Was die Revision über die Erkennbarkeit des TMS "Damco 292", den Kurs dieses Fahrzeugs und die Überlegungen darlegt, die sich daraus der Führung des KMS "Patrick" hätten aufdrängen müssen, ist neues tatsächliches Vorbringen. Damit kann sie im Revisionsrechtszug nicht gehört werden (§ 561 Abs. 1 ZPO).

2. Auch wenn man zu Gunsten der Klägerin davon ausgeht, daß sich üblicherweise im Unfallbereich die Talfahrt linksrheinisch hält und die Bergfahrt ihren Kurs rechtsrheinisch nimmt, kann die Klage keinen Erfolg haben.

a) § 1 Nr. II Ziff. 3 der Bekanntmachung für die Rheinschiffahrt über die Fahrt mit Radar und bei unsichtigem Wetter vom 15. November 1966 (vgl. auch § 6.36 RheinSchPolVO 1970) bestimmt, daß Fahrzeuge, die das Dreitonzeichen hören, in der Nähe eines Ufers bleiben müssen, wenn sie sich dort befinden, oder wenn dies nicht der Fall sein sollte, einen möglichst weiten Raum des

Fahrwassers freizumachen haben. Dabei ist ihnen nicht vorgeschrieben, welches Ufer sie aufzusuchen haben. Regelmäßig steht es daher einem - wie KMS "Patrick" - die Fahrwassermitte benutzenden Fahrzeug frei, den Kurs zum linken oder zum rechten Ufer hin zu ändern, wobei der hier nicht gegebene Fall, daß der Begegnungskurs über Sprechfunk festgelegt ist, außer Betracht bleiben kann.

b) Von einzelnen, vorliegend nicht interessierenden Ausnahmen abgesehen, bestimmt der Bergfahrer, an welcher Seite er den Talfahrer vorbeifahren läßt (§ 38 RheinSchPolVO 1954; § 6.04 RheinSchPolVO 1970). Seine Weisungsbefugnis erfährt allerdings eine gewisse Einschränkung durch die vorstehend dargelegte Pflicht, beim Hören des Dreitonzeichens in der Nähe eines Ufers zu bleiben oder den Kurs dorthin zu richten (vgl. auch Wassermeyer aaO S. 329, 330); dabei kann auch hier der Fall einer Kursverständigung über Sprechfunk außer Betracht bleiben. Hingegen kann der Bergfahrer dem Talfahrer einen von den üblichen Kursen der Berg- oder der Talfahrt abweichenden Begegnungskurs weisen, sofern hierdurch keine Gefahrenlage entsteht (BGH VersR 1961, 532, 533 - Urt. v. 27. 4. 61 - II ZR 156/59; VersR 1963, 825, 826 - Urt. v. 11. 7. 63 - II ZR 107/62; VersR 1964, 187 - Urt. v. 13. 1. 64 - II ZR 103/62). Da TMS "Amsterdam" durch das Dreitonzeichen von KMS "Patrick" verlangte, das Fahrwasser möglichst weit freizumachen, und auf dem Radarschirm auch erkennen konnte, daß und wie dies geschah, schuf KMS "Patrick" keine Gefahrenlage, als es vor dem in Fahrwassermitte herankommenden TMS "Amsterdam" den Kurs zum linken Ufer hin änderte, damit zugleich zu erkennen gab, daß es den Talfahrer an der Backbordseite vorbeifahren

lassen wolle, wenn auch wegen des Nebels eine entsprechende Kursweisung des Bergfahrs im Sinne des § 38 Nr. 2 RheinSchPolVO 1954 an TMS "Amsterdam" optisch zunächst nicht sichtbar war.

3. Entgegen der Ansicht der Revision kann nicht angenommen werden, daß der Bergfahrer dem Talfahrer den Kurs zu einer Backbordbegegnung verspätet gewiesen habe, weil er den Kurs erst auf eine Entfernung von 500 m auf Steuerbord geändert habe.

Die Weisung des Bergfahrs, an welcher Seite der Talfahrer vorbeifahren soll, wird nicht durch einen "deutlichen Steuerbord- oder Backbordkurs", sondern nur durch das Zeigen oder Nichtzeigen bestimmter Sichtzeichen gegeben (§ 38 Nr. 2 und Nr. 3 RheinSchPolVO 1954; § 6.04 Nr. 2 und Nr. 3 RheinSchPolVO 1970), zu denen zusätzlich bestimmte Schallzeichen treten können (§ 38 Nr. 4 RheinSchPolVO 1954; § 6.04 Nr. 4 RheinSchPolVO 1970). Das gilt auch für die Fahrt bei unsichtigem Wetter. Demgemäß wurde mit der Einführung des Sprechfunkverkehrs für Radarfahrer ausdrücklich bestimmt, daß Radarbergfahrer entgegenkommenden Fahrzeugen über Sprechfunk auch mitteilen müssen, ob sie die blaue Seitenflagge oder das weiße Blinklicht zeigen oder nicht (§ 1 Nr. IV Ziff. 2 der Bekanntmachung für die Rheinschiffahrt über die Fahrt mit Radar und bei unsichtigem Wetter vom 10. Juni 1968; vgl. nunmehr § 6.35 Nr. 3 RheinSchPolVO 1970). Deshalb besagt der Zeitpunkt der Steuerbordkursänderung des KMS "Patrick" nichts über die Frage, ob dieses Fahrzeug dem Talfahrer rechtzeitig den Kurs zu einer Backbordbegegnung gewiesen hat.

4. Der Zeitpunkt der Steuerbordkursänderung des KMS "Patrick" könnte allerdings aus einem anderen Grunde von Bedeutung sein. Wie bereits erwähnt, müssen alle Fahrzeuge, die das Dreitonzeichen hören, in der Nähe eines Ufers bleiben, wenn sie sich dort befinden, oder wenn dies nicht der Fall ist, einen möglichst weiten Raum des Fahrwassers freimachen. Letzteres muß grundsätzlich unverzüglich erfolgen, wobei auch hier der Fall einer Verständigung über Sprechfunk unerörtert bleiben kann. Denn erst dadurch wird sichergestellt, daß einerseits diejenigen Fahrzeuge, die Entfernung und Kurs des Radartalfahrers zunächst nicht feststellen können, möglichst rasch zur Seite gehen, und daß andererseits der Talfahrer so früh wie möglich auf dem Radarschirm erkennen kann, ob die anderen Fahrzeuge, insbesondere die nicht in Ufernähe befindlichen Gegenkommer, das Dreitonzeichen gehört haben und es befolgen, oder ob er alsbald weitere Maßnahmen im Interesse der Sicherheit des eigenen und der fremden Fahrzeuge treffen muß. Im Streitfall reichen jedoch die Feststellungen, die das Berufungsgericht über den Zeitpunkt der Kursänderung des KMS "Patrick" hat treffen können, nicht aus, um anzunehmen, der Bergfahrer habe nicht unverzüglich nach dem erstmaligen Hören eines Dreitonzeichens den Kurs zum linken Ufer hin geändert. Denn die Feststellung, die Kursänderung des KMS "Patrick" sei spätestens auf eine Entfernung von 500 m erfolgt, schließt - zu Lasten der für ein Verschulden des Beklagten beweispflichtigen Klägerin - nicht aus, daß die Änderung bereits früher, nämlich alsbald nach dem erstmaligen Hören eines Dreitonzeichens erfolgt ist. Deshalb ergibt sich auch aus dieser Sicht keine für die Klägerin günstigere Beurteilung.

Demnach war die Revision als unbegründet zurückzuweisen.

Stempel

Dr. Bauer

Dr. Kellermann

Dr. Tidow

Bundschuh