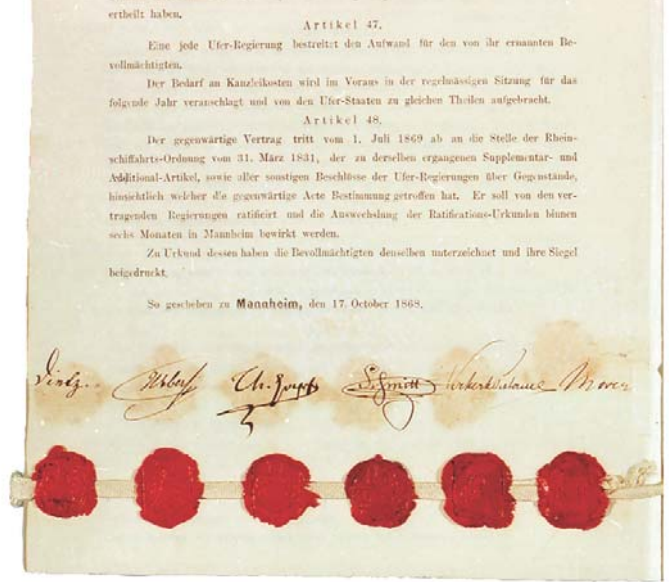


Sorgfalt bei der Einschiffung von Fahrgästen



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

Die Regel über den sicheren Zugang zu einem Fahrgastschiff in § 701 Ziffer 5 BinSchStrO bezieht sich nicht auf die Sicherheit des Schiffes oder seiner Ausrüstung und ist deshalb kein Mangel im Sinne des § 537 Nr. 6 HGB. Der Unfall eines Passagiers beim Einsteigen ist deshalb kein Schifffahrtsereignis im Sinne des § 537 Nr. 5 HGB, so dass die Verschuldensvermutung des § 538 Abs. 1 Satz 2 HGB nicht greift, der Geschädigte trägt die volle Beweislast für Verschulden.

Ein Spalt und ein Höhenabstand zwischen Schiff und Anlegern von etwa 20 cm ist eine nichtabhilfebedürftige Gefahr, weil bei einem Einstieg vom Anleger direkt in das Schiff ohne Vorhandensein eines Landstegs von vornherein eine erhöhte Aufmerksamkeit und Vorsicht des Fahrgastes geboten ist, worauf die verkehrssicherungspflichtige Betreiberin des Schiffes vertrauen darf. Sind zwei Mitarbeiter bei der Einschiffung abgestellt, die den Zugang der Fahrgäste überwachen, ist dies ein gleichwertiger Ersatz für die Verwendung eines Laufstegs.

Hinweisbeschluss des Oberlandesgerichts Celle vom 21. Januar 2021, Az.: 8 U 181/20 (Landgericht Hannover, Az.: 5 O 26/20)

Aus den Gründen:

Das Landgericht hat im Ergebnis zutreffend einen Anspruch der Klägerin auf Schadensersatz und Schmerzensgeld verneint.

1. Ein Anspruch ergibt sich nicht aus § 77 BinSchG i. v. m. § 538 Abs. 1 Satz 1 HGB. Danach haftet der Beförderer für den Schaden, der durch den Tod oder die Körperverletzung eines Fahrgasts entsteht, wenn das den Schaden verursachende Ereignis während der Beförderung eingetreten ist und auf einem Verschulden des Beförderers beruht. Ein Verschulden der Beklagten hat die Klägerin nicht schlüssig dargelegt.

a. Das Verschulden der Beklagten ist nicht gemäß § 538 Abs. 1 Satz 2 HGB zu vermuten oder nach § 538 Abs. 2 Satz 1 HGB entbehrllich, weil der Schaden nicht durch ein Schifffahrtsereignis verursacht wurde. Danach wird das Verschulden vermutet bzw. haftet der Beförderer ohne Verschulden, wenn das den Schaden verursachende Ereignis ein Schifffahrtsereignis ist. Ein Schifffahrtsereignis ist nach § 537 Nr. 5 HGB ein Schiffbruch, ein Kentern, ein Zusammenstoß oder eine Strandung des Schiffes, eine Explosion oder ein Feuer im Schiff oder ein Mangel des Schiffes. Die Klägerin hat nicht dargelegt, dass eines dieser Ereignisse eingetreten ist, insbesondere, dass ein Mangel des

Schiffes als Schifffahrtsereignis vorlag. Ein Mangel nach § 537 Nr. 6 HGB liegt nicht vor. Danach ist ein Mangel des Schiffes unter anderem eine Nichteinhaltung von anwendbaren Sicherheitsvorschriften in Bezug auf einen Teil des Schiffes oder seiner Ausrüstung, wenn dieser Teil oder diese Ausrüstung verwendet wird für die Ein- und Ausschiffung der Fahrgäste. Es ist bereits nicht dargelegt, dass die Beklagte anwendbare Sicherheitsvorschriften nicht eingehalten hat.

aa. Als Sicherheitsvorschrift in diesem Sinne kommt § 701 Nr. 5 Satz 3 BinSchStrO nicht in Betracht ...

Abgesehen davon stellt ein Verstoß gegen § 701 Nr. 5 Satz 3 BinSchStrO nicht einen Mangel des Schiffes im Sinne von § 537 Nr. 6 Buchst. a HGB dar. Dem Wortlaut nach muss sich die Sicherheitsvorschrift auf einen Teil des Schiffes oder seiner Ausrüstung beziehen (»in Bezug auf«). Bei § 701 Nr. 5 Satz 3 BinSchStrO handelt es sich nicht um eine Sicherheitsvorschrift »in Bezug auf« den Landsteg, d. h. sie regelt nicht die Sicherheit des Landstegs als solchen. Vielmehr ist der Landsteg lediglich das Mittel der Sicherheitsvorschrift »in Bezug auf« die Ein- und Ausschiffung der Fahrgäste. § 701 Nr. 5 Satz 3 BinSchStrO stellt lediglich eine Sicherheitsvorschrift »in Bezug auf« die Ein- und Ausschiffung der Fahrgäste dar. Dies ergibt sich auch daraus, dass das Merkmal der »Ein- und Ausschiffung der Fahrgäste« lediglich Zweckbestimmung des Teils des Schiffes oder seiner Ausrüstung sein muss (»wenn [...] verwendet wird«). Regelungsgegenstand der Sicher-

heitsvorschrift sind jedoch nur die Teile des Schiffes und die Ausrüstung. Für diese Auslegung spricht auch die Genese des § 537 Nr. 6 Buchst. a HGB. Die darin enthaltene Definition entspricht Artikel 3 Abs. 5 Buchst. c des Athener Übereinkommens 2002 (BT-Drs. 17/10309, S. 108). Diese Regelung lautet:

»defect in the ship« means any malfunction, failure or non-compliance with applicable safety regulations in respect of any part of the ship or its equipment when used for the escape, evacuation, embarkation and disembarkation of passengers, or when used for the propulsion, steering, safe navigation, mooring, anchoring, arriving at or leaving berth or anchorage, or damage control after flooding; or when used for the launching of life saving appliances;«

Hieraus ergibt sich ebenfalls, dass sich die Sicherheitsvorschriften auf einen Teil des Schiffes oder seiner Ausrüstung beziehen müssen. Nicht erforderlich ist, dass es sich um eine Sicherheitsvorschrift handelt, die sich auf die Ein- und Ausschiffung der Fahrgäste bezieht. Diese Wortauslegung entspricht auch dem Sinn und Zweck, dass ein Mangel des Schiffes auch durch die Nichteinhaltung von Sicherheitsvorschriften, die der Gewährleistung der Funktions- und Einsatzfähigkeit der Geräte und Ausrüstung dienen, hervorgerufen werden kann. Eine so weite Auslegung, dass auch die fehlerhafte oder unterlassene Benutzung von – funktionstüchtigen – Teilen des Schiffes oder Ausrüstung durch die Besatzung einen Mangel »des Schiffes« darstellt, lässt sich dem Wortlaut nicht entnehmen ...

Auch ist nicht schlüssig dargelegt, dass die Beklagte sich nicht davon überzeugt hat, dass der Zu- und Abgang der Fahrgäste ohne Gefahr möglich war. Die Klägerin behauptet insoweit, der Höhenunterschied zwischen Schiff und Anleger sei mindestens »zwei Hand-breiten« gewesen und der Abstand zwischen Schiff und Anleger habe mindestens 20 cm betragen. Bei einem solchen Höhenunterschied und Abstand zum Anleger lag zwar eine objektive Gefahr vor. Unter solchen Übergangsbedingungen besteht die Möglichkeit, dass ein Fahrgast in den Zwischenraum tritt, keinen Halt findet, deshalb stürzt und sich dabei verletzt (vgl. OLG Hamm, Urteil vom 15. Juni 1999 – 9 U 249/98 -, Rn. 13, juris).

Jedoch war diese Gefahr nicht abhilfebedürftig. Es ist allgemein bekannt, dass zwischen Anleger und Schiff notwendigerweise immer ein gewisser Spalt vorhanden ist. Dies ist schon deshalb erforderlich, weil es ansonsten bei einem Kontakt zwischen Anleger und Schiff zu Schäden kommen würde. Bei einem ersichtlichen Einstieg vom Anleger direkt in das Schiff ohne Vorhandensein eines Landstegs ist von vornherein eine erhöhte Aufmerksamkeit und Vorsicht geboten, zumal die offensichtlichen Abstände aufgrund einer, wenn auch geringen, wasserbedingten Bewegung sich ständig ändern können. Die sich daraus ergebenden Unsicherheiten muss der Fahrgast in der konkreten Situation durch gesteigerte Aufmerksamkeit auf eben diese Gefahren kompensieren; darauf darf auch die Beklagte als sicherungspflichtige Betreiberin des Schiffes vertrauen (vgl. OLG Hamm, Urteil vom 15. Juni 1999 – 9 U 249/98 -, Rn. 16, juris) ...

Zurückweisungsbeschluss des Oberlandesgerichts Celle vom 21. Januar 2021, Az.: 8 U 181/20 (Landgericht Hannover, Az.: 5 O 26/20)

Aus den Gründen:

a. Soweit die Klägerin eine Funktionsstörung oder ein Versagen eines Teils des Schiffes oder seiner Ausrüstung im Sinne von § 537 Nr. 6 HGB darin sieht, dass der Landsteg von den Mitarbeitern der Beklagten nicht verwendet wurde, schließt sich der Senat dieser über den Wortlaut hinausgehenden Auslegung der Tatbestandsmerkmale nicht an. Obwohl eine Funktionsstörung als auch ein Versagen der Ausrüstung – hier: des Landstegs – setzt einen in dem Landsteg liegenden Defekt voraus, der dazu führt, dass der Landsteg aufgrund dieses Defekts nicht verwendet werden konnte oder bei Verwendung versagte. Anhalts-

punkte hierfür hat die Klägerin weder vorgetragen, noch sind solche ersichtlich.

b. Soweit die Klägerin ausführt, sie habe nicht mit einem Abstand zwischen Anleger und Schiff rechnen müssen, weil sowohl riesige Containerschiffe als auch Freizeitschiffe auf dem Maschsee in Hannover aufgrund einer Magnettechnik spaltfrei anlegen würden, ändert dies nichts an der Frage der Abhilfebedürftigkeit. Selbst wenn es zwischenzeitlich eine spaltfreie Magnettechnik für das Anlegen von Schiffen gäbe, würde es sich hierbei um eine spezielle, insbesondere im Bereich der Freizeitschiffahrt, nicht übliche Technik handeln. Jedenfalls wäre eine solche Technik im Allgemeinen nicht von einer Selbstverständlichkeit geprägt, die nach den allgemeinen Sicherheitserwartungen einen Spalt zwischen Schiff und Anleger als unüblich darstellen lassen könnte.

c. Soweit die Klägerin das Abstellen von zwei Mitarbeitern bei der Einschiffung als nicht gleichwertigen Ersatz für die Verwendung des Laufstegs ansieht, verkennt die Klägerin den Sorgfaltspflichtmaßstab. Es gibt keine 100 %ige Sicherheit und eine solche wird weder vom Gesetz noch von der Rechtsprechung gefordert. Fraglich ist, ob die bestehende Gefahrenlage abhilfebedürftig war und durch die Beklagte hinreichend gesichert wurde. Unter Berücksichtigung der Größe des Spaltes, den damit verbundenen allgemeinen Sicherheitserwartungen und den die Einschiffung beaufsichtigenden Mitarbeitern war die Verwendung eines Landstegs nicht zwingend.

d. Entgegen der Auffassung der Klägerin ergeben sich auch aus sonstigen Vorschriften keine im Hinblick auf die Einschiffung »anwendbaren Sicherheitsvorschriften« im Sinne von § 537 Nr. 6 HGB. Dies gilt im Hinblick auf Artikel 8 Abs. 1 der Richtlinie 2009/45/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 6. Mai 2009 über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe.

aa. Soweit diese Regelungen in nationales Recht umgesetzt wurden, wurde jedenfalls keine die Verwendung des Landstegs berührende Regelung getroffen ...

bb. Eine konkrete Sicherheitsvorschrift zur Einschiffung bei Binnen-Fahrgastschiffen enthalten das Schiffssicherheitsgesetz und die Schiffssicherheitsverordnung nicht. Soweit § 6 des Schiffssicherheitsgesetzes auf die Anlage 1a des Schiffssicherheitsgesetzes verweist, wonach gemäß Nr. 3.1 Teil 1 der Anlage 1a die Richtlinie 2009/45/EG entsprechend anzuwenden ist, liegt jedenfalls ein Verstoß nicht vor. Insoweit enthält die Richt-

linie 2009/45/EG keine Vorgaben zur Verwendung von Landstegen. Artikel 8 i. V. m. der Nr. 1 der Anlage III (»Leitlinien für Sicherheitsanforderungen für Fahrgastschiffe und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge in Bezug auf Personen mit eingeschränkter Mobilität«) sieht lediglich vor, dass die Schiffe so gebaut und ausgestattet sein sollen, dass eine Person mit eingeschränkter Mobilität ohne fremde Hilfe oder mit Hilfe von Rampen oder Aufzügen problemlos und sicher an und von Bord gehen kann und ihr der Zugang zu den verschiedenen Decks möglich ist. Es wurde weder vorgetragen noch ist ersichtlich, dass das Fahrgastschiff der Beklagten als solches nicht diesen baulichen Vorgaben entsprochen hat. Vielmehr ist unstreitig, dass das Schiff über einen Landsteg verfügt hat. Dass dieser nicht verwendet wurde und durch andere, nach Auffassung des Senats geeignete, Maßnahmen der Zugang auch für ältere Menschen sichergestellt wurde, ist nicht Gegenstand dieser Regelung.

e. Der Senat hat bereits in seinem Hinweisbeschluss ausgeführt, dass unter Berücksichtigung der vorhandenen Spalte und der Bereitstellung von zwei Mitarbeitern die Beklagte alles Erforderliche getan hat, um ihrer Verkehrssicherungspflicht nachzukommen. Dass der Einstieg für ältere Menschen ohne fremde Hilfe nicht möglich gewesen sei, wurde weder vorgetragen noch festgestellt. Auch sonst ist nicht ersichtlich, dass der Zugang für die Klägerin ohne fremde Hilfe nicht möglich gewesen ist. Der Senat hat ausgeführt, weshalb die Gefahr nicht abhilfebedürftig war, mithin der Einstieg auch für ältere Menschen ohne fremde Hilfe möglich war. Es war lediglich im Hinblick auf die bestehende Gefahr zusätzlich zu berücksichtigen, dass durch das Bereitstellen von zwei Mitarbeitern jedenfalls alles Erforderliche durch die Beklagte für das – auch ohne fremde Hilfe – mögliche Einsteigen gewährleistet wurde.

f. Der Senat verbleibt bei seiner Auffassung, dass allein in dem Ansprechen von einsteigenden – älteren – Personen keine Schaffung oder Erhöhung einer Gefahrenlage besteht. Die Klägerin verkennt, dass es sich hierbei nicht um eine Frage des Mitverschuldens handelt, wenn bereits die Schaffung oder Erhöhung einer Gefahrenlage deswegen verneint wird, weil in dem Ansprechen eine gewöhnliche, von jedem zu bewältigende Handlung liegt, durch die eine Gefahr bereits im Ansatz nicht geschaffen oder erhöht werden kann ...

*Mitgeteilt durch Rechtsanwalt
Dr. Olaf Hartenstein, Hamburg*

Hinweisbeschluss des Oberlandesgerichts Celle vom 21. Januar 2021, Az.: 8 U 181/20 (Landgericht Hannover, Az.: 5 O 26/20)

hat der 8. Zivilsenat des Oberlandesgerichts Celle [...] am 21. Januar 2021 beschlossen:

1. Der Senat beabsichtigt, die Berufung der Klägerin gegen das am 16. Oktober 2020 verkündete Urteil der Einzelrichterin der 5. Zivilkammer des Landgerichts Hannover durch Beschluss nach § 522 Abs. 2 Satz 1 ZPO mit der Maßgabe zurückzuweisen, dass die Klage auch im Übrigen abgewiesen wird.
2. Der Klägerin wird Gelegenheit zur Stellungnahme binnen 3 Wochen nach Zustellung dieses Beschlusses gegeben.
3. Der auf den 15. Februar 2021 bestimmte Termin zur mündlichen Verhandlung wird aufgehoben.
4. Der Senat beabsichtigt, den Streitwert für das Berufungsverfahren auf bis 7.000,00 € festzusetzen.

Gründe:

I. Die Voraussetzungen, unter denen der Senat die Berufung der Klägerin gemäß § 522 Abs. 2 Satz 1 ZPO durch Beschluss zurückweisen soll, liegen vor. Die bereits erfolgte Terminbestimmung durch den Senat steht dem Verfahren nach § 522 Abs. 2 ZPO nicht entgegen (vgl. Zöller/Heßler, ZPO, 33. Aufl., § 522 Rn. 31 mwN).

Die Rechtssache hat keine grundsätzliche Bedeutung, und eine Entscheidung des Berufungsgerichts ist weder zur Fortbildung des Rechts noch zur Sicherung einer einheitlichen Rechtsprechung erforderlich (§ 522 Abs. 2 Satz 1 Nrn. 2 und 3 ZPO). Eine mündliche Verhandlung ist nicht geboten (§ 522 Abs. 2 Satz 1 Nr. 4 ZPO).

Die Berufung der Klägerin bietet auch offensichtlich keine Aussicht auf Erfolg (§ 522 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 ZPO). Das angefochtene Urteil beruht weder auf einer Rechtsverletzung im Sinne von § 546 ZPO, noch rechtfertigen die gemäß § 529 ZPO zu Grunde zu legenden Tatsachen eine andere Entscheidung.

Das Landgericht hat im Ergebnis zutreffend einen Anspruch der Klägerin auf Schadensersatz und Schmerzensgeld verneint.

1. Ein Anspruch ergibt sich nicht aus § 77 BinSchG i. v. m. § 538 Abs. 1 Satz 1 HGB. Danach haftet der Beförderer für den Schaden, der durch den Tod oder die Körperverletzung eines Fahrgasts entsteht, wenn das den Schaden verursachende Ereignis während der Beförderung einge-

treten ist und auf einem Verschulden des Beförderers beruht. Ein Verschulden der Beklagten hat die Klägerin nicht schlüssig dargelegt.

a. Das Verschulden der Beklagten ist nicht gemäß § 538 Abs. 1 Satz 2 HGB zu vermuten oder nach § 538 Abs. 2 Satz 1 HGB entbehrlich, weil der Schaden nicht durch ein Schiffsfahrtseignis verursacht wurde. Danach wird das Verschulden vermutet bzw. haftet der Beförderer ohne Verschulden, wenn das den Schaden verursachende Ereignis ein Schiffsfahrtseignis ist. Ein Schiffsfahrtseignis ist nach § 537 Nr. 5 HGB ein Schiffbruch, ein Kentern, ein Zusammenstoß oder eine Strandung des Schiffes, eine Explosion oder ein Feuer im Schiff oder ein Mangel des Schiffes. Die Klägerin hat nicht dargelegt, dass eines dieser Ereignisse eingetreten ist, insbesondere, dass ein Mangel des Schiffes als Schiffsfahrtseignis vorlag. Ein Mangel nach § 537 Nr. 6 HGB liegt nicht vor. Danach ist ein Mangel des Schiffes unter anderem eine Nichteinhaltung von anwendbaren Sicherheitsvorschriften in Bezug auf einen Teil des Schiffes oder seiner Ausrüstung, wenn dieser Teil oder diese Ausrüstung verwendet wird für die Ein- und Ausschiffung der Fahrgäste. Es ist bereits nicht dargelegt, dass die Beklagte anwendbare Sicherheitsvorschriften nicht eingehalten hat.

aa. Als Sicherheitsvorschrift in diesem Sinne kommt § 7.01 Nr. 5 Satz 3 BinSchStrO nicht in Betracht. Die entsprechende Regelung in § 7.01 Nr. 5 Satz 3 BinSchStrO war zum Zeitpunkt des Unfalls am 19. Mai 2018 noch nicht in Kraft. Diese Regelung wurde erst durch Artikel 6 Nr. 19 der Verordnung zur Änderung binnenschiffrechtlicher, sportbootrechtlicher und wasserwegerechtlicher Vorschriften vom 31. Oktober 2019 (BGBl. I, 1518) mit Wirkung vom 09. November 2019 eingeführt. Abgesehen davon stellt ein Verstoß gegen § 7.01 Nr. 5 Satz 3 BinSchStrO nicht einen Mangel des Schiffes im Sinne von § 537 Nr. 6 Buchst. a HGB dar. Dem Wortlaut nach muss sich die Sicherheitsvorschrift auf einen Teil des Schiffes oder seiner Ausrüstung beziehen (»in Bezug auf«). Bei § 7.01 Nr. 5 Satz 3 BinSchStrO handelt es sich nicht um eine Sicherheitsvorschrift »in Bezug auf« den Landsteg, d. h. sie regelt nicht die Sicherheit des Landstegs als solchen. Vielmehr ist der Landsteg lediglich das Mittel der Sicherheitsvorschrift »in Bezug auf« die Ein- und Ausschiffung der Fahrgäste. § 7.01 Nr. 5 Satz 3 BinSchStrO stellt lediglich eine Sicherheitsvorschrift »in Bezug auf« die Ein- und Ausschiffung der Fahrgäste dar. Dies ergibt sich auch daraus, dass das Merkmal der »Ein- und Ausschiffung der Fahrgäste« lediglich Zweckbestimmung des Teils des Schiffes oder seiner

Ausrüstung sein muss (»wenn [...] verwendet wird«). Regelungsgegenstand der Sicherheitsvorschrift sind jedoch nur die Teile des Schiffes und die Ausrüstung. Für diese Auslegung spricht auch die Genese des § 537 Nr. 6 Buchst. a HGB. Die darin enthaltene Definition entspricht Artikel 3 Abs. 5 Buchst. c des Athener Übereinkommens 2002 (BT-Drs. 17/10309, S. 108). Diese Regelung lautet:

»defect in the ship« means any malfunction, failure or non-compliance with applicable safety regulations in respect of any part of the ship or its equipment when used for the escape, evacuation, embarkation and disembarkation of passengers, or when used for the propulsion, steering, safe navigation, mooring, anchoring, arriving at or leaving berth or anchorage, or damage control after flooding; or when used for the launching of life saving appliances;«

Hieraus ergibt sich ebenfalls, dass sich die Sicherheitsvorschriften auf einen Teil des Schiffes oder seiner Ausrüstung beziehen müssen. Nicht erforderlich ist, dass es sich um eine Sicherheitsvorschrift handelt, die sich auf die Ein- und Ausschiffung der Fahrgäste bezieht. Diese Wortauslegung entspricht auch dem Sinn und Zweck, dass ein Mangel des Schiffes auch durch die Nichteinhaltung von Sicherheitsvorschriften, die der Gewährleistung der Funktions- und Einsatzfähigkeit der Geräte und Ausrüstung dienen, hervorgerufen werden kann. Eine so weite Auslegung, dass auch die fehlerhafte oder unterlassene Benutzung von – funktionstüchtigen – Teilen des Schiffes oder Ausrüstung durch die Besatzung einen Mangel »des Schiffes« darstellt, lässt sich dem Wortlaut nicht entnehmen.

bb. Ein Mangel ergibt sich auch nicht aus einem Verstoß gegen § 9.04 Nr. 1 Buchst. a BinSchStrO. Danach dürfen der Schiffsführer oder die von ihm beauftragten Mitglieder der Besatzung jeweils das Ein- und Aussteigen erst zulassen, nachdem das Fahrgastschiff ordnungsgemäß festgemacht ist und nachdem sie sich davon überzeugt haben, dass der Zu- und Abgang der Fahrgäste an der Anlegestelle ohne Gefahr möglich ist.

Aus dem klägerischen Vortrag ergibt sich nicht, dass die Beklagte das Ein- und Aussteigen zugelassen hat, bevor das Schiff ordnungsgemäß festgemacht wurde. Das Festmachen des Schiffes hatte keine Auswirkungen darauf, ob hier der Landsteg zu verwenden war.

Auch ist nicht schlüssig dargelegt, dass die Beklagte sich nicht davon überzeugt hat, dass der Zu- und Abgang der Fahrgäste ohne Gefahr möglich war. Die Klä-

gerin behauptet insoweit, der Höhenunterschied zwischen Schiff und Anleger sei mindestens »zwei Handbreiten« gewesen und der Abstand zwischen Schiff und Anleger habe mindestens 20 cm betragen. Bei einem solchen Höhenunterschied und Abstand zum Anleger lag zwar eine objektive Gefahr vor. Unter solchen Übergangsbedingungen besteht die Möglichkeit, dass ein Fahrgast in den Zwischenraum tritt, keinen Halt findet, deshalb stürzt und sich dabei verletzt (vgl. OLG Hamm, Urteil vom 15. Juni 1999 – 9 U 249/98 –, Rn. 13, juris).

Jedoch war diese Gefahr nicht abhilfebedürftig. Es ist allgemein bekannt, dass zwischen Anleger und Schiff notwendigerweise immer ein gewisser Spalt vorhanden ist. Dies ist schon deshalb erforderlich, weil es ansonsten bei einem Kontakt zwischen Anleger und Schiff zu Schäden kommen würde. Bei einem ersichtlichen Einstieg vom Anleger direkt in das Schiff ohne Vorhandensein eines Landstegs ist von vornherein eine erhöhte Aufmerksamkeit und Vorsicht geboten, zumal die offensichtlichen Abstände aufgrund einer, wenn auch geringen, wasserbedingten Bewegung sich ständig ändern können. Die sich daraus ergebenden Unsicherheiten muss der Fahrgast in der konkreten Situation durch gesteigerte Aufmerksamkeit auf eben diese Gefahren kompensieren; darauf darf auch die Beklagte als sicherungspflichtige Betreiberin des Schiffes vertrauen (vgl. OLG Hamm, Urteil vom 15. Juni 1999 – 9 U 249/98 –, Rn. 16, juris). Höhe und Abstand des hier zu überwindenden Spalts unterschieden sich auch nicht von den üblichen Maßen etwa einer Treppenstufe und war deshalb bei der zu erwartenden Aufmerksamkeit von jedem gehfähigen Fahrgast ohne Weiteres zu bewältigen. Soweit die Klägerin darauf verweist, der vorliegende Fall sei nicht mit dem einer unbeweglich stehenden S- oder U-Bahn vergleichbar, führt dies lediglich dazu, dass die allgemeinen Sicherheitserwartungen bei einem Zutritt in ein Schiff insbesondere aufgrund etwaiger Bewegungen des Schiffes noch niedriger sind und somit die Anforderungen an eine gesteigerte Aufmerksamkeit entsprechend höher zu veranschlagen sind. Soweit die Klägerin in diesem Zusammenhang ferner darauf verweist, Fahrgastschiffe würden auch von Familien mit Kindern genutzt, ist nicht erkennbar, inwieweit dies nicht auch auf S- und U-Bahnen zutreffen sollte.

Hinzu kommt, dass die Beklagte hier zwei Mitarbeiter abgestellt hat, die den Zutritt der Fahrgäste beaufsichtigten und gegebenenfalls bei entsprechendem Bedarf für Hilfestellung bereitstanden. Unter diesen Umständen war daher auch ohne Verwendung eines Landstegs für einen hinreichend sicheren Zugang der Fahrgäste zum Schiff Sorge zugetragen.

cc. Schließlich ergibt sich ein Mangel nicht aus einem etwaigen Verstoß gegen Artikel 8 Abs. 1 der Richtlinie 2009/45/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 06. Mai 2009 über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe. Danach stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass, soweit durchführbar, auf der Grundlage der Leitlinien in Anhang III geeignete Maßnahmen ergriffen werden, um für Personen mit eingeschränkter Mobilität den sicheren Zugang zu allen Fahrgastschiffen der Klassen A, B, C und D sowie zu allen im öffentlichen Verkehr eingesetzten Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen zu gewährleisten, deren Kiel am oder nach dem 1. Oktober 2004 gelegt wurde oder die sich zu diesem Zeitpunkt in einem entsprechenden Bauzustand befanden. Bei dieser Regelung handelt es sich nicht um eine »anwendbare Sicherheitsvorschrift« im Sinne des § 537 Nr. 6 HGB. Die Vorschrift ist nicht unmittelbar anwendbar, weil es sich um eine Richtlinie des Europäischen Parlaments handelt. Gemäß Artikel 288 Abs. 3 des Vertrages über die Arbeitsweise der Europäischen Union sind Richtlinien für jeden Mitgliedstaat, an den sie gerichtet werden, hinsichtlich des zu erreichenden Ziels verbindlich, überlassen jedoch den innerstaatlichen Stellen die Wahl der Form und der Mittel. Eine unmittelbare Wirkung gegenüber der Beklagten hinsichtlich der Sicherung der Ein- und Ausschiffung der Fahrgäste entfaltet diese Regelung daher nicht.

b. Die Klägerin hat aber auch keine Anhaltspunkte für das Vorliegen eines den Anspruch aus § 77 BinSchG i. v. m. § 538 Abs. 1 Satz 1 HGB begründenden Verschuldens der Beklagten hinreichend dargelegt. Ein – von der Vermutungsregelung in § 538 Abs. 1 Satz 2 HGB unabhängiges – Verschulden hat die Klägerin nicht substantiiert dargelegt. Insoweit kann auf die zutreffenden Erwägungen in dem angegriffenen Urteil des Landgerichts sowie auf die Ausführung oben (Ziffer 1. a. bb.) Bezug genommen werden. Selbst bei einem Abstand von mindestens 20 cm und einem Höhenunterschied von mindestens »zwei Handbreiten« hat die Beklagte durch Bereitstellung von zwei Besatzungsmitgliedern, die den Zutritt der Fahrgäste beaufsichtigten, alles zur Erfüllung der ihr obliegenden Sorgfalt getan. Die Beklagte durfte darauf vertrauen, dass bei etwaigen Unsicherheiten von Fahrgästen diese bei den daneben stehenden, offensichtlich (auch) zur Unterstützung bereitstehenden, Besatzungsmitgliedern eigenständig um Hilfe nachfragen.

2. Ein Anspruch ergibt sich zudem nicht aus § 823 Abs. 1 BGB, sofern man ungeachtet des § 548 HGB von einer Anwendbarkeit dieser Vorschrift ausgehen wollte.

Insoweit fehlt es aus den bereits oben dargelegten Gründen an einer Verletzung der Verkehrssicherungspflicht. Nur ergänzend sei angemerkt, dass auch das Ansprechen der Klägerin durch ein Besatzungsmitglied beim Zutritt auf das Schiff keine Verletzung der Verkehrssicherungspflicht darstellt. Es spricht nichts dagegen, eine Person auch beim Zutritt auf ein Schiff anzusprechen. Entsprechend den obigen Ausführungen, wonach es dem jeweiligen Fahrgast obliegt, etwaige Gefahren durch gesteigerte Aufmerksamkeit zu kompensieren, obliegt es ebenfalls dem Fahrgast, sich auf den Zutritt zu konzentrieren und, soweit die Konzentration eine Reaktion auf die Ansprache nicht zulässt, erst nach dem sicheren Zutritt auf die Ansprache zu reagieren.

II. Der Tenor des angefochtenen Urteils ist insoweit abzuändern, dass die Klage auch im Übrigen abgewiesen wird. Die Klägerin hat zunächst nur die Zahlung eines Schmerzensgeldes in Höhe von 1.500,00 € sowie die Zahlung von Schadensersatz in Höhe von 30,00 € und 255,85 € begehrt (Bl. 2 d. A.). Auf Antrag der Beklagten wurde die Klage in diesem Umfang durch das Versäumnisurteil des Amtsgerichts Hameln (Bl. 108 d. A.) abgewiesen. Erst mit der Einspruchsschrift (Bl. 120 d. A.) gegen das Versäumnisurteil wurde die Klage auf Zahlung eines Schmerzensgeldes – nunmehr – in Höhe von 5.500,00 € sowie auf Feststellung der Schadensersatzpflicht der Beklagten für zukünftige Schäden und Zahlung von Schadensersatz in Höhe von 30,00 € und – nunmehr – 650,34 € erweitert. Dieser Antrag wurde auch in der mündlichen Verhandlung vor dem Landgericht gestellt (Protokoll, Bl. 190 d. A.). Wie sich aus den Entscheidungsgründen des angefochtenen Urteils ergibt, war der zuletzt – erweiterte – Antrag auch Streitgegenstand und Grundlage des Tenors des angegriffenen Urteils. Die vom Landgericht tenorierte Aufrechterhaltung des Versäumnisurteils umfasst jedoch – entgegen der Entscheidungsgründe – nicht den nach Erlass des Versäumnisurteils erweiterten Teil der Klage. Aus diesem Grund wäre die Abweisung der Klage hinsichtlich des mit der Klageerweiterung erweiterten Teils neben der Aufrechterhaltung des Versäumnisurteils gesondert abzuweisen gewesen. Die hiernach erforderliche Abänderung des Tenors des angefochtenen Urteils steht einer Entscheidung im Beschlussweg gemäß § 522 Abs. 2 ZPO nicht entgegen. Der die Berufung zurückweisende Beschluss gemäß § 522 Abs. 2 ZPO tritt an die Stelle des Berufungsurteils und bestimmt den Umfang der materiellen Rechtskraft der Berufungsentscheidung (OLG Frankfurt, Beschluss vom 19. Juni 2017 – 13 U 45/16 –, Rn. 34, juris). Sie stellt lediglich die aus den Entscheidungsgründen hervorgehende Beurteilung des Landgerichts dar.

III. Da die Berufung der Klägerin im Ergebnis offensichtlich ohne Erfolg bleiben dürfte, sollte die Klägerin aus Kostengründen die Rücknahme des Rechtsmittels erwägen, das anderenfalls im Beschlussweg gemäß § 522 Abs. 2 ZPO zurückzuweisen wäre.

Zurückweisungsbeschluss des Oberlandesgerichts Celle vom 21. Januar 2021, Az.: 8 U 181/20 (Landgericht Hannover, Az.: 5 O 26/20)

hat der 8. Zivilsenat des Oberlandesgerichts Celle [...] am 8. März 2021 einstimmig beschlossen:

Die Berufung der Klägerin gegen das am 16. Oktober 2020 verkündete Urteil der Einzelrichterin der 5. Zivilkammer des Landgerichts Hannover wird gemäß § 522 Abs. 2 Satz 1 ZPO zurückgewiesen mit der Maßgabe, dass die Klage auch im Übrigen abgewiesen wird.

Die Kosten des Berufungsverfahrens hat die Klägerin zu tragen.

Das landgerichtliche Urteil ist ohne Sicherheitsleistung vorläufig vollstreckbar.

Der Streitwert wird für das Berufungsverfahren auf bis zu 7.000,00 € festgesetzt.

Gründe:

I. Die Berufung der Klägerin war nach pflichtgemäßen Ermessen zurückzuweisen, weil der Senat einstimmig der Überzeugung ist, dass die Voraussetzungen des § 522 Abs. 2 Satz 1 ZPO, unter denen die Berufung durch Beschluss im schriftlichen Verfahren zurückzuweisen ist, vorliegen.

Die Rechtssache hat keine grundsätzliche Bedeutung, und eine Entscheidung des Berufungsgerichts ist weder zur Fortbildung des Rechts noch zur Sicherung einer einheitlichen Rechtsprechung erforderlich (§ 522 Abs. 2 Satz 1 Nrn. 2 und 3 ZPO). Eine mündliche Verhandlung ist nicht geboten (§ 522 Abs. 2 Satz 1 Nr. 4 ZPO).

Die Berufung der Klägerin bietet offensichtlich keine Aussicht auf Erfolg (§ 522 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 ZPO). Insoweit verweist der Senat zwecks Vermeidung von Wiederholungen auf den Inhalt seines Hinweisbeschlusses vom 21. Januar 2021 (Bl. 299 ff. d. A.).

II. Der Senat hält an dem Hinweisbeschluss in vollem Umfang fest. Die Stellungnahme der Klägerin vom 1. März 2021 gibt

dem Senat keinen Anlass zu einer hiervon abweichenden Entscheidung.

1. Die Klägerin hat gemeint, es stelle eine Funktionsstörung und ein Versagen im Sinne von § 537 Nr. 6 HGB dar, wenn ein Landsteg bei der Ein- und Ausschiffung nicht verwendet werde. Es könne nicht davon ausgegangen werden, dass zwischen Schiff und Anleger grundsätzlich ein notwendiger Abstand bestehe. So würden aufgrund von spaltlosen Magnet-techniken diese Abstände vermieden werden. Es könne nicht vom Fahrgast gefordert werden, die Gefahr eines Abstands zu kompensieren. Es stelle aufgrund menschlichen Versagens keine hinreichende Vermeidung einer Unfallgefahr dar, Mitarbeiter für den Zugang der Fahrgäste bereitzustellen. Die Regelungen in der Richtlinie 2009/45/EG seien durch die Regelung in der Schiffssicherungsverordnung (SchSV) umgesetzt worden. Die Beklagte habe erst alles zur Erfüllung der ihr obliegenden Sorgfalt getan, wenn sie den unstreitig auf dem Deck liegenden Landsteg eingesetzt hätte. Es stelle eine Vermischung von einem Pflichtverstoß durch die Beklagte und der Frage eines Mitverschuldens dar, wenn es der Klägerin obläge, etwaige Gefahren durch eine gesteigerte Aufmerksamkeit zu kompensieren und erst nach einem sicheren Zutritt auf die Ansprache zu reagieren. Die objektive Erhöhung des Gefahrenpotenzials durch das Ansprechen während des Einschiffens stelle eine Pflichtverletzung dar. Die Frage, wie die Klägerin hierauf hätte reagieren sollen, stelle eine Frage des Mitverschuldens dar. Ein 100 %iges Mitverschulden könne der Klägerin nicht angelastet werden.

2. Diese Ausführungen geben nach nochmaliger Prüfung der Sach- und Rechtslage keinen Anlass zu einer anderen Beurteilung. Im Einzelnen:

a. Soweit die Klägerin eine Funktionsstörung oder ein Versagen eines Teils des Schiffes oder seiner Ausrüstung im Sinne von § 537 Nr. 6 HGB darin sieht, dass der Landsteg von den Mitarbeitern der Beklagten nicht verwendet wurde, schließt sich der Senat dieser über den Wortlaut hinausgehenden Auslegung der Tatbestandsmerkmale nicht an. Sowohl eine Funktionsstörung als auch ein Versagen der Ausrüstung – hier: des Landstegs – setzt einen in dem Landsteg liegenden Defekt voraus, der dazu führt, dass der Landsteg aufgrund dieses Defekts nicht verwendet werden konnte oder bei Verwendung versagte. Anhaltspunkte hierfür hat die Klägerin weder vorgetragen, noch sind solche ersichtlich.

b. Soweit die Klägerin ausführt, sie habe nicht mit einem Abstand zwischen Anle-

ger und Schiff rechnen müssen, weil sowohl riesige Containerschiffe als auch Freizeitschiffe auf dem Maschsee in Hannover aufgrund einer Magnettechnik spaltfrei anlegen würden, ändert dies nichts an der Frage der Abhilfebedürftigkeit. Selbst wenn es zwischenzeitlich eine spaltfreie Magnettechnik für das Anlegen von Schiffen gäbe, würde es sich hierbei um eine spezielle, insbesondere im Bereich der Freizeitschiffahrt, nicht übliche Technik handeln. Jedenfalls wäre eine solche Technik im Allgemeinen nicht von einer Selbstverständlichkeit geprägt, die nach den allgemeinen Sicherheitserwartungen einen Spalt zwischen Schiff und Anleger als unüblich darstellen lassen könnte.

c. Soweit die Klägerin das Abstellen von zwei Mitarbeitern bei der Einschiffung als nicht gleichwertigen Ersatz für die Verwendung des Laufstegs ansieht, verkennt die Klägerin den Sorgfaltspflichtmaßstab. Es gibt keine 100 %ige Sicherheit und eine solche wird weder vom Gesetz noch von der Rechtsprechung gefordert. Fraglich ist, ob die bestehende Gefahrenlage abhilfebedürftig war und durch die Beklagte hinreichend gesichert wurde. Unter Berücksichtigung der Größe des Spaltes, den damit verbundenen allgemeinen Sicherheitserwartungen und den die Einschiffung beaufsichtigenden Mitarbeitern war die Verwendung eines Landstegs nicht zwingend.

d. Entgegen der Auffassung der Klägerin ergeben sich auch aus sonstigen Vorschriften keine im Hinblick auf die Einschiffung »anwendbaren Sicherheitsvorschriften« im Sinne von § 537 Nr. 6 HGB. Dies gilt im Hinblick auf Artikel 8 Abs. 1 der Richtlinie 2009/45/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 6. Mai 2009 über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe.

aa. Soweit diese Regelungen in nationales Recht umgesetzt wurden, wurde jedenfalls keine die Verwendung des Landstegs berührende Regelung getroffen. Die Richtlinie 2009/45/EG wurde durch die Elfte Schiffssicherheitsanpassungsverordnung vom 7. April 2010 (BGBl. I, S. 399) umgesetzt. Soweit Artikel 2 Nr. 3 Buchst. g und Artikel 3 Nr. 1, Nr. 5 Buchst. a und b sowie Nr. 6 Buchst. a Doppelbuchst. bb der Elften Schiffssicherheitsanpassungsverordnung der Umsetzung der Richtlinie 2009/45/EG dienen, wurden lediglich die dort genannten Änderungen in der Anlage zum Schiffssicherheitsgesetz vom 9. September 1998 (BGBl. I, S. 2860) und der Schiffssicherheitsverordnung vom 18. September 1998 (BGBl. I, S. 3013, 3023) vorgenommen. Eine Umsetzung etwaiger die Einschiffung betreffender Regelungen ist nicht erfolgt.

bb. Eine konkrete Sicherheitsvorschrift zur Einschiffung bei Binnen-Fahrgastschiffen enthalten das Schiffssicherheitsgesetz und die Schiffssicherheitsverordnung nicht. Soweit § 6 des Schiffssicherheitsgesetzes auf die Anlage 1a des Schiffssicherheitsgesetzes verweist, wonach gemäß Nr. 3.1 Teil 1 der Anlage 1a die Richtlinie 2009/45/EG entsprechend anzuwenden ist, liegt jedenfalls ein Verstoß nicht vor. Insoweit enthält die Richtlinie 2009/45/EG keine Vorgaben zur Verwendung von Landstegen. Artikel 8 i. V. m. der Nr. 1 der Anlage III (»Leitlinien für Sicherheitsanforderungen für Fahrgastschiffe und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge in Bezug auf Personen mit eingeschränkter Mobilität«) sieht lediglich vor, dass die Schiffe so gebaut und ausgestattet sein sollen, dass eine Person mit eingeschränkter Mobilität ohne fremde Hilfe oder mit Hilfe von Rampen oder Aufzügen problemlos und sicher an und von Bord gehen kann und ihr der Zugang zu den verschiedenen Decks möglich ist. Es wurde weder vorgetragen noch ist ersichtlich, dass das Fahrgastschiff der Beklagten als solches nicht diesen baulichen Vorgaben entsprochen hat. Vielmehr ist unstreitig, dass das Schiff über einen Landsteg verfügt hat. Dass dieser nicht verwendet wurde und durch andere, nach Auffassung des Senats geeignete, Maßnahmen der Zugang auch für ältere Menschen sichergestellt wurde, ist nicht Gegenstand dieser Regelung.

a. Der Senat hat bereits in seinem Hinweisbeschluss ausgeführt, dass unter Berücksichtigung der vorhandenen Spalte und der Bereitstellung von zwei Mitarbeitern die Beklagte alles Erforderliche getan hat, um ihrer Verkehrssicherungspflicht nachzukommen. Dass der Einstieg für ältere Menschen ohne fremde Hilfe nicht möglich gewesen sei, wurde weder vorgetragen noch festgestellt. Auch sonst ist nicht ersichtlich, dass der Zugang für die Klägerin ohne fremde Hilfe nicht möglich gewesen ist. Der Senat hat ausgeführt, weshalb die Gefahr nicht abhilfebedürftig war, mithin der Einstieg auch für ältere Menschen ohne fremde Hilfe möglich war. Es war lediglich im Hinblick auf die bestehende Gefahr zusätzlich zu berücksichtigen, dass durch das Bereitstellen von zwei Mitarbeitern jedenfalls alles Erforderliche durch die Beklagte für das – auch ohne fremde Hilfe – mögliche Einsteigen gewährleistet wurde.

b. Der Senat verbleibt bei seiner Auffassung, dass allein in dem Ansprechen von einsteigenden – älteren – Personen keine Schaffung oder Erhöhung einer Gefahrenlage besteht. Die Klägerin verkennt, dass es sich hierbei nicht um eine Frage des Mitverschuldens handelt, wenn bereits die Schaffung oder Erhöhung einer

Gefahrenlage deswegen verneint wird, weil in dem Ansprechen eine gewöhnliche, von jedem zu bewältigende Handlung liegt, durch die eine Gefahr bereits im Ansatz nicht geschaffen oder erhöht werden kann.

III.

Zur Begründung der Abänderung des Tenors des landgerichtlichen Urteils wird auf Abschnitt II. des Hinweisbeschlusses vom 21. Januar 2021 verwiesen.

IV.

Die Kostenentscheidung beruht auf § 97 Abs. 1 ZPO. Die Entscheidung zur vorläufigen Vollstreckbarkeit folgt aus §§ 708 Nr. 10, 713 ZPO.