

BUNDESSOZIALGERICHT



Im Namen des Volkes

Verkündet am
17. Februar 1998

Urteil

in dem Rechtsstreit

Az: B 2 U 2/97 R

.....,

Klägerin und Revisionsklägerin,

Prozeßbevollmächtigte:

.....,

g e g e n

See-Berufsgenossenschaft,
Reimerstwierte 2, 20457 Hamburg,

Beklagte und Revisionsbeklagte.

Der 2. Senat des Bundessozialgerichts hat auf die mündliche Verhandlung vom
17. Februar 1998 durch den Vorsitzenden Richter Dr. B u r c h a r d t , die Richter
K l ü g l e i n und M ü t z e sowie die ehrenamtlichen Richterinnen O b i j o u
und H a a s e
für Recht erkannt:

Die Revision der Klägerin gegen das Urteil des Landessozialgerichts Mecklenburg-
Vorpommern vom 23. Oktober 1996 wird zurückgewiesen.

Kosten sind nicht zu erstatten.



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



G r ü n d e :

I

Zwischen den Beteiligten ist streitig, ob die Beklagte verpflichtet ist, der Klägerin Hinterbliebenenleistungen aus der gesetzlichen Unfallversicherung aus Anlaß des tödlichen Unfalls ihres Ehemanns W. S. (Versicherter) am 1. Januar 1994 zu gewähren.

Der Versicherte war als Schiffsführer eines Lotsenversetzbootes bei der S. - GmbH in Rostock-Warnemünde beschäftigt. In der Silvesternacht vom 31. Dezember 1993 zum 1. Januar 1994 war er als Schiffsführer eines Lotsenbootes der Nachtschicht (Beginn: 18.00 Uhr, Ende: 6.00 Uhr) zusammen mit drei weiteren Kollegen zugeteilt. In dieser Nacht erfolgten ab 21.00 Uhr durch den Versicherten keine Einsätze mehr. Gegen Mitternacht stieß er mit seinen Arbeitskollegen mit Sekt auf das neue Jahr an. Danach suchte er die Gaststätte "Z. " auf, die sich ebenso wie das Verwaltungsgebäude der Arbeitgeberin des Versicherten und die Bereitschaftsunterkünfte der Firma im Hafengebiet auf der östlichen Seite der Warnow befindet. Der Versicherte, der sich dann in der Bereitschaftsunterkunft zum Schlafen niedergelegt hatte, wurde zum Schichtende gegen 5.00 Uhr morgens geweckt und mit einem Boot auf die westliche Seite der Warnow übergesetzt. Er begab sich dort zu seinem am Nordende des Passagierkais geparkten Pkw. Von dort befindet sich in einer Entfernung von ca 200 m eine etwa 12 m breite Ausfahrt zur Straße nach Warnemünde. Der Versicherte wollte zu seiner Tochter fahren, wo sich auch die Klägerin aufhielt. Am Passagierkai wurde der Versicherte zuletzt von zwei Arbeitskollegen lebend gesehen.

Nachdem der Versicherte bei seiner Tochter nicht eingetroffen war, wurde er bei einer Suchaktion am 11. Januar 1994 im Bereich des südlichen Passagierkais auf dem Grund des Hafenbeckens neben seinem Pkw tot aufgefunden.

Nach den Ermittlungen der Staatsanwaltschaft Rostock hat der Versicherte nach der Abfahrt vom Parkplatz am Passagierkai die Ausfahrt zur Straße nach Warnemünde verpaßt. Er ist nach ca weiteren 75 m mit der rechten vorderen Fahrzeugseite gegen einen hinter einem Maschendrahtzaun befindlichen Betonklotz gefahren. Dann ist er nach Zurücksetzen des Fahrzeugs über die Kaikante geraten, in die Warnow gestürzt und ertrunken.

Der Ingenieur für Kfz-Technik M. T. kam in dem auf Veranlassung der Staatsanwaltschaft Rostock am 21. Januar 1994 erstatteten Gutachten ua zu dem Ergebnis, daß die Zündung des Pkw des Versicherten eingeschaltet gewesen sei. Der Bereich des rechten Scheinwerfers und des rechten vorderen Kotflügels habe starke Deformierungen aufgewiesen. Die Untersuchung der Glühlampen der Scheinwerfer habe ergeben, daß das Abblendlicht während bzw unmittelbar vor der Kollision in Betrieb gewesen sei. Bei



der Untersuchung einer am 12. Januar 1994 aus dem Körper des Versicherten entnommenen Blut- und Urinprobe wurde eine Alkoholkonzentration im Blut von 2,44 0/00 und im Urin eine Alkoholkonzentration von 3,89 0/00 festgestellt. Die Obduktion der Leiche ergab, daß der Tod durch Ertrinken bei starker alkoholischer Beeinflussung eingetreten war. Die Polizeiinspektion Rostock vernahm die drei zusammen mit dem Versicherten der Nachtschicht zugeteilten Kollegen P. S. , S. L. und S. G. als Zeugen.

Die Beklagte lehnte nach Beiziehung der Akte der Staatsanwaltschaft Rostock, nach Befragen des Arbeitskollegen S. und nach Einholung einer Auskunft des Wetteramtes Rostock sowie einer ergänzenden Stellungnahme des Instituts für Rechtsmedizin der medizinischen Fakultät der Universität Rostock bezüglich der Blutalkoholbestimmung im Unfallzeitpunkt die Gewährung von Hinterbliebenenleistungen ab (Bescheid vom 27. September 1994 idF des Widerspruchsbescheids vom 13. April 1995): Der Tod des Versicherten sei nicht die Folge eines Arbeits-/Wegeunfalls gewesen. Die absolute Fahruntüchtigkeit des Versicherten mit einer Blutalkoholkonzentration (BAK) von 2,3 0/00 für den vermutlichen Unfallzeitpunkt sei die rechtlich allein wesentliche Unfallursache gewesen. Der Umstand, daß die Zeugen keine alkoholbedingten Ausfallerscheinungen beim Versicherten bemerkt hätten, spreche nicht gegen die Feststellung der BAK. Ein nicht unter Alkoholeinfluß stehender Kraftfahrer wäre nach der Lebenserfahrung bei gleicher Sachlage wahrscheinlich nicht verunglückt. Die Wegeverhältnisse des Kais seien dem Versicherten seit langem vertraut gewesen. Bei Würdigung aller Umstände lasse sich das Vorbeifahren an der Ausfahrt zur Straße, das anschließende Fahren gegen einen Abgrenzungsklotz nur als eine Kette nacheinander folgender alkoholbedingter Fehlreaktionen erklären. Der Sturz in die Warnow sei letztlich die unmittelbare Folge des rechtlich allein wesentlichen, auf den Alkoholeinfluß zurückzuführenden, ersten Unfallgeschehens.

Das Sozialgericht (SG) hat die Klage abgewiesen (Urteil vom 27. Juli 1995). Es sei zwar für den vorliegenden Rechtsstreit die Regelung des § 838 Nr 2 der Reichsversicherungsordnung (RVO) einschlägig, wonach als Arbeitsunfall auch ein Unfall gelte, der im Hafengebiet durch eine dem Hafen eigentümliche Gefahr eintrete. Die rechtlich allein wesentliche Ursache des Unfalls stelle aber die im Zustand der absoluten Fahruntüchtigkeit durchgeführte Fahrt mit dem Pkw auf der Kaianlage dar. Der bei der BAK von 2,3 0/00 zugrunde zu legende Anscheinsbeweis werde durch die von der Klägerin geltend gemachten Gefahrenquellen der Hafenanlage, wie der wasserseits ungesicherte Kai, die schwarze Beflässerung, die fehlende Markierung und das Fehlen von Hinweisschildern sowie die angeblich beschlagene Windschutzscheibe, den unbeleuchteten Betonklotz und die herrschende Dunkelheit auf der Kaianlage nicht widerlegt. Diese Umstände hätten nicht vergleichbar wesentlich zum Unfallereignis beigetragen wie die alkoholisierte Fahrt. Sie hätten nach den Erfahrungen des täglichen Lebens auch bei dem Verunglückten nicht zum Unfall geführt, wenn er nicht unter Alkoholeinfluß gestanden hätte.



Das Landessozialgericht (LSG) hat die Berufung zurückgewiesen (Urteil vom 23. Oktober 1996). Zur Begründung heißt es im wesentlichen, es sei zwar gerechtfertigt, die Regelung des § 838 Nr 2 RVO auf den vorliegenden Rechtsstreit anzuwenden. Der Unfall sei aber nicht wesentlich durch die einem Hafen eigentümliche Gefahr, sondern durch die alkoholbedingte absolute Fahruntüchtigkeit verursacht worden. Die von der Rechtsprechung des Bundessozialgerichts (BSG) entwickelten Grundsätze zur Beurteilung des Versicherungsschutzes bei alkoholbedingter absoluter Fahruntüchtigkeit beim Führen eines Kraftfahrzeuges seien uneingeschränkt anwendbar. Entscheidend sei, daß der Passagierkai für den Autoverkehr eröffnet gewesen sei, also auch für einen Verkehr mit Kraftfahrzeugen bestimmt gewesen sei. Denn es habe zumindest eine Duldung hinsichtlich der Nutzung für den Straßenverkehr in Form als öffentlicher Parkplatz für eine unbestimmte Anzahl von Personen vorgelegen, so daß das Merkmal eines "Unfalles im Straßenverkehr" erfüllt sei. § 838 Nr 2 RVO fordere eine kausale Verknüpfung zwischen dem Unfall und den Gefahren des Hafengeländes. Dies schließe nicht aus, daß bei einem Unfall eines Seemanns, der wesentlich durch Alkoholkonsum bedingt sei, der Versicherungsschutz entfalle. Die von der Rechtsprechung des BSG für die Beurteilung von Unfällen alkoholisierter Kraftfahrer aufgestellten Grundsätze würden durch die spezielle Vorschrift des § 838 Nr 2 RVO nicht ausgeschlossen. Bei Anwendung dieser Grundsätze sei der Versicherte bei einer BAK von 2,3 0/00 im Unfallzeitpunkt alkoholbedingt absolut fahruntüchtig gewesen. Die Richtigkeit des Wertes der BAK werde auch durch die Zeugenaussagen nicht erschüttert. Die beim Versicherten im Unfallzeitpunkt vorliegende absolute Fahruntüchtigkeit sei auch als die rechtlich allein wesentliche Unfallursache anzusehen. Daß das Fahrzeug mit den Vorderrädern über die Kaibegrenzung gefahren sei, sei nur mit der Trunkenheit des Versicherten erklärbar, zumal er aufgrund seiner Beschäftigung die örtlichen Gegebenheiten des Passagierkais gekannt habe. Auch hätten die Scheinwerfer des Pkw funktioniert, und er sei mit Abblendlicht gefahren. Sein Verhalten zeige, daß er alkoholbedingt auch die Situation nach dem ebenfalls durch alkoholbedingtes Fehlverhalten verursachte Anstoßen an den Betonklotz nicht habe "meistern" können. Dieses Unfallgeschehen hätte durch den Versicherten im nüchternen Zustand vermieden werden können. Andere betriebsbedingte Umstände, wie etwa eine Sichtbehinderung, die für den Unfall ursächlich bzw mitursächlich sein könnten, seien nicht feststellbar. Ebenso wenig seien technische Mängel am Fahrzeug oder Glatteis vorhanden gewesen. Die generell-abstrakte Gefährlichkeit der Kaianlage rechtfertige nicht allein den Schluß, sie als wesentliche Bedingung des Unfalls zu werten, weil der Versicherte diese ihm bekannte Gefahr wegen seiner Alkoholbeeinflussung nicht richtig eingeschätzt habe. Daß infolge der örtlichen Begebenheiten hier eine besonders schwerwiegende Folge des Unfalls eingetreten sei, könne keine rechtliche Bedeutung bei der Wertung der zum Unfall führenden Bedingungen beanspruchen. Sollte § 838 Nr 2 RVO vorliegend nicht einschlägig sein, wäre auch ein Versicherungsschutz gemäß § 550 Abs 1 RVO nicht gegeben.



Mit der - vom LSG zugelassenen - Revision rügt die Klägerin die fehlerhafte Anwendung von § 838 Nr 2 RVO. Beim Versicherten habe zwar eine absolute Fahruntüchtigkeit vorgelegen. Sie verdränge aber nicht automatisch den Unfallversicherungsschutz. Vielmehr bedürfe es insoweit einer genauen Prüfung der Umstände des Einzelfalles. Entgegen der Auffassung des LSG könne wegen § 838 Nr 2 RVO mit den sich daraus ergebenden hafeneigentümlichen Gefahren nicht auf die Rechtsprechung zum Wegeunfall unter Alkoholeinfluß im Straßenverkehr zurückgegriffen werden. Bei Unfällen außerhalb des Straßenverkehrs führe der Alkoholgenuß nur dann zum Ausschluß des Versicherungsschutzes, wenn neben der BAK weitere Umstände für ein alkoholtypisches Fehlverhalten vorhanden seien. Mit § 838 Nr 2 RVO solle den besonderen Verhältnissen im Hafenbereich wegen des damit verbundenen besonderen Risikos Rechnung getragen werden. Die im vorliegenden Fall vorhandenen hafeneigentümlichen Gefahren verdrängten insoweit die Tatsache, daß der Versicherte ein Fahrzeug bewegt habe. Es könne mithin aus der absoluten Fahruntüchtigkeit nicht geschlossen werden, daß der Versicherte nur wegen des Alkohols verstorben sei. Es müßten auch die übrigen betriebsbedingten Umstände abgeklärt werden, so, daß das Hafengelände vollkommen dunkel gewesen sei. Der Unfall sei nicht die Folge eines Alkoholgenußes, sondern ebenso von der Gefahrensituation der Hafenumgebung verschuldet worden. Der vorliegende Fall sei ein Beispiel dafür, daß der Versicherte hafeneigentümlichen Gefahren, wie fehlenden Schutzeinrichtungen an der Kaianlage, erlegen sei. Selbst wenn man davon ausgehe, daß die Rechtsprechung des BSG zur alkoholbedingten absoluten Fahruntüchtigkeit vorliegend angewandt werden könnte, sei die vorliegende BAK nicht wesentliche Ursache für den Tod des Versicherten gewesen. Denn er sei zunächst mit einem Betonklotz kollidiert. Durch diesen ersten Unfall sei er nach der allgemeinen Lebenserfahrung derart verwirrt gewesen, daß er aufgrund der Verwirrung sein Fahrzeug in die Warnow gelenkt habe. Damit habe der Alkohol für den Sturz in die Warnow keine Rolle gespielt, so daß die BAK nicht mehr wesentliche Ursache für den Tod ihres Ehemannes gewesen sei.

Die Klägerin beantragt,

das Urteil des Landessozialgerichts Mecklenburg-Vorpommern vom 23. Oktober 1996 sowie des Sozialgerichts Rostock vom 27. Juli 1995 aufzuheben und die Beklagte unter Aufhebung des Bescheids vom 27. September 1994 idF des Widerspruchsbescheids vom 13. April 1995 zu verurteilen, der Klägerin nach dem Tod ihres Ehemanns Hinterbliebenenleistungen aus der gesetzlichen Unfallversicherung zu gewähren;

hilfsweise,

den Rechtsstreit zur erneuten Verhandlung und Entscheidung an das Landessozialgericht zurückzuverweisen.

Die Beklagte beantragt,

die Revision zurückzuweisen.



Sie hält das angefochtene Urteil für zutreffend.

II

Die Revision ist unbegründet.

Der Klägerin stehen keine Ansprüche auf Hinterbliebenenleistungen aus der gesetzlichen Unfallversicherung aus Anlaß des Todes ihres Ehemannes zu, weil er nicht infolge eines Arbeitsunfalls ums Leben gekommen ist (§§ 589 Abs 1, 590 RVO). Dies hat das LSG nach so vollständig wie möglicher Aufklärung des Sachverhalts in rechtlich nicht zu beanstandender Würdigung der Beweismittel festgestellt.

Der Anspruch der Klägerin richtet sich noch nach den Vorschriften der RVO, da der von der Klägerin als Arbeitsunfall geltend gemachte Unfall ihres Ehemannes vor dem Inkrafttreten des Siebten Buchs des Sozialgesetzbuches (SGB VII) am 1. Januar 1997 eingetreten ist (Art 36 Unfallversicherungs-Einordnungsgesetz <UVEG>, § 212 SGB VII).

Der Anspruch auf Hinterbliebenenleistungen besteht gemäß § 589 Abs 1 RVO "bei" Tod durch Arbeitsunfall. Arbeitsunfall iS des § 548 Abs 1 Satz 1 RVO ist ein Unfall, den ein Versicherter bei einer der in den §§ 539, 540 und 543 bis 545 RVO genannten und danach versicherten Tätigkeiten erleidet. Als Arbeitsunfall gilt auch ein Unfall auf einem mit einer der in den §§ 539, 540 und 543 bis 545 RVO genannten Tätigkeit zusammenhängenden Weg nach und von dem Ort der Tätigkeit (§ 550 Abs 1 RVO).

Nach den Feststellungen des LSG befand sich der Versicherte, als er am Morgen des 1. Januar 1994 tödlich verunglückte, auf dem Rückweg von seiner Arbeitsstelle; es kann hier offen bleiben, ob er in seine Wohnung oder - wie das LSG festgestellt hat - "zu seiner Tochter bzw Ehefrau" fahren wollte. Denn der Versicherungsschutz nach § 550 Abs 1 RVO erfordert zwar, daß der Weg entweder zum Ort der Tätigkeit oder von diesem weggeführt. Der andere Grenzpunkt des Weges jedoch ist gesetzlich nicht festgelegt (BSG SozR 3-2200 § 550 Nr 10 mwN). Entgegen der Auffassung der Revision ist das LSG in rechtlich zutreffender Weise zu dem Ergebnis gelangt, daß die alkoholbedingte - absolute - Fahruntüchtigkeit des Versicherten die rechtlich allein wesentliche und damit den Schutz der gesetzlichen Unfallversicherung ausschließende Unfallursache war. Es ist bei seiner rechtlichen Beurteilung zutreffend und in Übereinstimmung mit der ständigen Rechtsprechung des Senats seit seiner Entscheidung vom 30. Juni 1960 (BSGE 12, 242 = SozR Nr 27 zu § 542 RVO aF) davon ausgegangen, daß die auf Alkoholgenuß zurückzuführende Fahruntüchtigkeit eines Kraftfahrers den Schutz der gesetzlichen Unfallversicherung ausschließt, wenn sie die unternehmensbedingten Umstände derart in den Hin-



tergrund drängt, daß sie als die rechtlich allein wesentliche Ursache des Unfalls anzusehen ist (s auch Brackmann, Handbuch der Sozialversicherung, 11. Aufl, S 487m; Brackmann/Krasney, Handbuch der Sozialversicherung, Gesetzliche Unfallversicherung - SGB VII - 12. Aufl, § 8 RdNr 345). Der Versicherte war nach den Feststellungen des LSG im Zeitpunkt des Unfalls infolge nicht betriebsbedingter Alkoholeinwirkung absolut - unabhängig von sonstigen Beweiszeichen - fahruntüchtig. Das BSG hat sich bei der Entscheidung, ab welchem Blutalkoholwert ein Kraftfahrer absolut fahruntüchtig ist, im Interesse der Rechtseinheit und Rechtssicherheit stets der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes (BGH) angeschlossen (BSGE 48, 228, 230 = SozR 2200 § 548 Nr 46). Es geht deshalb nunmehr von einem Blutalkoholgehalt von 1,1 0/00 aus (BSG, Urteile vom 25. November 1992 - 2 RU 40/91 - HV-INFO 1993, 305 und vom 23. September 1997 - 2 RU 40/96 - HVBG-INFO 1997, 2841; s BGHSt 37, 89, 94), ab dem ein Kraftfahrer absolut fahruntüchtig ist. Mit dem Erreichen eines Grenzwertes von 1,1 0/00 ist damit jeder Kraftwagenfahrer - unabhängig von sonstigen Beweiszeichen - absolut fahruntüchtig. Beim Versicherten war durch die Blutalkoholbestimmung nach den Feststellungen des LSG eine Mindest-BAK von 2,3 0/00 im Unfallzeitpunkt nachgewiesen. Im Unfallzeitpunkt hatte somit der Versicherte eine solche Alkoholmenge im Körper, die zu einer Mindest-BAK von 2,3 0/00 führte. Er war damit im Unfallzeitpunkt absolut fahruntüchtig.

Bei einem alkoholbeeinflussten Unfallgeschehen unterscheidet die Rechtsprechung, ob es sich bei der Teilnahme am öffentlichen Verkehr oder außerhalb desselben bei anderer Gelegenheit handelt (Schulin HS-UV § 32 RdNr 38). Obwohl sich der Unfall im Bereich des Passagierkais des Hafens Rostock-Warnemünde ereignete, geschah dies bei der Teilnahme am öffentlichen Verkehr. Nach den Feststellungen des LSG handelte es sich bei dem Hafengelände nicht um ein eingezäuntes Betriebsgelände, das einem abgeschlossenen Werksgelände vergleichbar ist (vgl BSG SozR Nr 3 zu § 725 RVO; BSG SozR 2200 § 725 Nr 12), vielmehr um eine dem öffentlichen Straßenverkehr dienende Fläche, weil sie der Allgemeinheit zu Verkehrszwecken offenstand, sei es durch straßenrechtliche Widmung oder bei Gemeingebrauch mit Zustimmung des Berechtigten, ohne Rücksicht auf die Eigentumsverhältnisse. Voraussetzung ist die ausdrückliche oder stillschweigende Freigabe durch den Berechtigten zur allgemeinen Verkehrsbenutzung und Benutzung in dieser Weise. Entscheidend ist allein, daß tatsächlich eine Zugangsmöglichkeit für die Allgemeinheit besteht, daß faktisch Öffentlichkeit vorliegt (vgl Jagusch/Hentschel, Straßenverkehrsrecht, 34. Aufl 1997, 2 StVO § 1 RdNr 13). Im vorliegenden Fall stellte das Hafengelände des Passagierkais nicht ein ständig abgeschlossenes bzw kontrolliertes Betriebsgelände dar. Es war keine Absperrung während der Arbeitszeit vorhanden. Der Kai wurde von einer Vielzahl von Personen genutzt, zB in der Form der Nutzung als öffentlicher Parkplatz für Benutzer der Fährverbindung über die Warnow.

Bei der rechtlichen Beurteilung ist das LSG zutreffend in Übereinstimmung mit der ständigen Rechtsprechung des BSG (BSGE 12, 242 = SozR aaO; BSGE 48, 228 = SozR aaO)



davon ausgegangen, daß die auf Alkoholgenuß zurückzuführende Fahruntüchtigkeit eines Kraftfahrers den Schutz der gesetzlichen Unfallversicherung ausschließt, wenn sie die unternehmensbedingten Umstände derart in den Hintergrund drängt, daß sie als die rechtlich allein wesentliche Ursache des Unfalls anzusehen ist (vgl Brackmann aaO S 487m ff mwN). Denn der Begriff der rechtlich wesentlichen Ursache ist ein Wertbegriff. Die Frage, ob er eine Mitursache für den Erfolg rechtlich wesentlich gewesen ist, beurteilt sich nach dem Wert und der Bedeutung, die ihr die Auffassungen des täglichen Lebens für das Zustandekommen des Erfolges gibt. Danach ist eine alkoholbedingte Fahruntüchtigkeit, die bei der Entstehung des Unfalls mitgewirkt hat, gegenüber den betriebsbedingten Umständen als rechtlich allein wesentliche Ursache zu werten, wenn nach den Erfahrungen des täglichen Lebens davon auszugehen ist, daß der Versicherte, hätte er nicht unter Alkoholeinfluß gestanden, bei gleicher Sachlage wahrscheinlich nicht verunglückt wäre. Er ist dann nicht einer Betriebsgefahr erlegen, sondern nur "bei Gelegenheit" einer versicherten Tätigkeit verunglückt (BSGE 48, 228 = SozR aaO; BSG, Urteil vom 25. Januar 1983 - 2 RU 35/82 - HVGBG RdSchr VB 41/93). Es muß vergleichend gewertet werden, welcher Umstand gegenüber der alkoholbedingten Fahruntüchtigkeit etwa gleichwertig und welcher demgegenüber derart unbedeutend ist, daß er außer Betracht bleiben muß. Zu den unternehmensbezogenen Umständen (Mitursachen) gehören auch die mit der Teilnahme am Verkehr verbundenen Gefahren (BSGE 43, 110 = SozR 2200 § 548 Nr 27). Läßt sich ein klares Beweisergebnis über die Ursache eines Unfalls, der einen unter Alkoholeinfluß stehenden Verkehrsteilnehmer betroffen hat, nicht erzielen, sind also sonstige Unfallursachen nicht erwiesen, so spricht die Lebenserfahrung dafür, daß die auf die Alkoholbeeinflussung beruhende Fahruntüchtigkeit den Unfall verursacht hat - Beweis des ersten Anscheins - (BSGE 36, 35, 38 = SozR Nr 40 zu § 548 RVO).

Die rechtliche Wertung des LSG, daß nach Lage des Falles die alkoholbedingte Fahruntüchtigkeit des Versicherten die rechtlich allein wesentliche Ursache des Unfalls gewesen ist, enthält keinen Rechtsfehler. Bei der Prüfung, ob neben der Alkoholeinwirkung beim Versicherten andere Umstände als mitwirkende Ursachen des Unfalls in Betracht kommen, hat das LSG der Sachlage entsprechend im Rahmen seiner freien richterlichen Beweiswürdigung (§ 128 Abs 1 Satz 1 Sozialgerichtsgesetz <SGG>) rechtlich zutreffend gewürdigt.

Danach ist die beim Versicherten im Unfallzeitpunkt vorliegende absolute Fahruntüchtigkeit als die rechtlich allein wesentliche Unfallursache anzusehen. Es ist davon auszugehen, daß der Versicherte, wenn er nicht unter Alkoholeinfluß gestanden hätte, bei gleicher Sachlage wahrscheinlich nicht verunglückt wäre. Denn der Versicherte verpaßte, obwohl mit Abblendlicht fahrend, die in ca 200 m Entfernung vom Parkplatz befindliche zwölf Meter breite Ausfahrt zur Straße nach Warnemünde, die er ansonsten gewohnheitsmäßig genommen hätte. Statt dessen fuhr er am Südenende des Kais gegen einen hinter einem Maschendrahtzaun befindlichen Betonklotz, wodurch an seinem Fahrzeug der rechte Kot-



flügel und der rechte Scheinwerfer beschädigt wurden. Danach muß der Versicherte nach den Feststellungen des LSG aufgrund des Gutachtens des Kraftfahrzeugsachverständigen T. sowie den Feststellungen der Staatsanwaltschaft Rostock seinen Pkw rückwärts gesetzt haben und ist sodann vorwärts fahrend über die Kaikante in die Warnow gestürzt.

Dieses Unfallgeschehen ist nach Feststellungen des LSG nur mit der Trunkenheit aufgrund der absoluten Fahruntüchtigkeit des Versicherten erklärbar. Denn ihm waren aufgrund seiner Beschäftigung im Hafen Rostock-Warnemünde die örtlichen Gegebenheiten des Passagierkais vertraut. Er hatte am Nordende des Passagierkais am Unfalltag nicht das erste Mal geparkt. Schon das Verpassen der Ausfahrt zur Straße nach Warnemünde wertet das LSG rechtlich zutreffend als erstes Anzeichen eines alkoholbedingten Aufmerksamkeitsverlustes. Gleiches gilt für den Umstand, warum der Ehemann der Klägerin auf den Betonklotz aufgefahren ist. Das anschließende Zurücksetzen des Pkw sowie das Fahren über die Kaikante bietet ein typisches Zeichen für ein alkoholbedingtes Fehlverhalten. Auf Grund genauer Prüfung aller Umstände des Einzelfalls hätte dieses Unfallgeschehen im nüchternen Zustand vermieden werden können (s BSGE 36, 35, 38 = SozR aaO).

Andere betriebsbedingte Umstände, die für den Unfall ursächlich sein könnten, sind nach den Feststellungen des LSG nicht gegeben. Eine Sichtbehinderung hat nach den Gegebenheiten am Kai nicht bestanden. Wetterbedingt lag eine Sichtbehinderung nicht vor. Der Umstand, daß am Kai in der Unfallnacht keine Beleuchtung vorhanden war, ist im Hinblick auf die Tatsache, daß der Versicherte zur Unfallzeit mit Abblendlicht fuhr, unerheblich. Nachdem der Zeuge L. bekundet hat, daß der Versicherte vor dem Losfahren die Windschutzscheibe gesäubert hatte, kann daraus nicht abgeleitet werden, der Versicherte sei sichtbehindert im Hafenbereich unterwegs gewesen. Gleiches gilt für die angegebene Dunkelheit auf dem Hafengelände. Der Versicherte kannte generell den Bereich des Hafens. Dem Umstand, daß am Passagierkai keine Beleuchtung das Gelände erhellte, kommt keine wesentliche Bedeutung zu. Denn der Versicherte fuhr zur Unfallzeit mit Abblendlicht, das für eine ausreichende Beleuchtung sorgte. Auch die Feuchtigkeit des Kopfsteinpflasters im Bereich des Hafens rechtfertigt keine andere Beurteilung.

Nach alledem war die alkoholbedingte Verkehrsuntüchtigkeit des Versicherten die rechtlich allein wesentliche Unfallursache mit der Folge, daß er im Unfallzeitpunkt nicht unter Versicherungsschutz nach § 548 Abs 1 Satz 1 iVm § 550 Abs 1 RVO stand.

Entgegen der Auffassung der Revision hat der Versicherte auch nicht einen Arbeitsunfall iS des § 548 Abs 1 Satz 1 iVm § 838 Nr 2 RVO erlitten, als er tödlich verunglückte. Danach gilt als Arbeitsunfall auch ein Unfall, der im Hafengebiet durch die einem Hafen ei-



gentümlichen Gefahren eintritt. Die Vorschrift enthält für die Seeunfallversicherung eine Erweiterung des Versicherungsschutzes, indem sie den Versicherungsschutz im Falle der Einwirkungen einer dem Schiffahrtsbetrieb eigentümlichen Gefahr auch auf Verhaltensweisen erstreckt, welche sonst allgemein dem privaten Lebensbereich zugeordnet werden (BSGE 42, 129, 131 = SozR 2200 § 548 Nr 22), zB Schlafen, Essen, privater Zeitvertreib wie Fußballspielen (BSGE 57, 88, 89 = SozR 2200 § 538 Nr 2; KassKomm-Ricke § 838 RVO RdNr 2; s auch Brackmann/Krasney, Handbuch der Sozialversicherung, SGB VII, § 10 RdNr 3 zu der insoweit nicht geänderten Vorschrift des § 10 Abs 1 Nr 2 SGB VII). Die Vorschrift betrifft nicht die vom Versicherungsschutz erfaßten Verrichtungen im Hafengebiet und das An-Land-Gehen im inneren Zusammenhang mit der versicherten Tätigkeit (§ 550 Abs 1 RVO), sondern darüber hinaus die Verrichtungen, die privaten Zwecken zu dienen bestimmt sind, zB das An-Land-Gehen zur Freizeitgestaltung (Brackmann/Krasney aaO RdNr 4). Um eine sonst unversicherte eigenwirtschaftliche Tätigkeit handelte es sich hier bei dem Rückweg des Ehemanns der Klägerin vom Ort seiner Tätigkeit nicht, so daß allein schon aus diesem Grund der erweiterte Versicherungsschutz des § 838 Nr 2 nicht anwendbar ist.

Davon abgesehen müssen die Eigentümlichkeiten der Seeschifffahrt eine wesentliche Bedingung des Unfalls sein (Götsch in Schulin HS-UV § 71 RdNr 56 ff; Brackmann/Krasney aaO). Dazu hat das LSG in rechtlich zutreffender Weise im Rahmen seiner Beweiswürdigung festgestellt, daß der vorhandenen besonderen Gefahrenlage der Kaianlage (zumindest am Süden des Passagierkais keine Beleuchtung, keine Verkehrszeichen, die auf die Ausfahrt hindeuten, das Vorhandensein eines Hindernisses am Ende einer geraden Fahrstrecke in Form eines Betonklotzes hinter einem Maschendrahtzaun, wasserseits ungesicherte Kaimauer) nicht die Bedeutung einer wesentlichen Mitursächlichkeit bzw Bedingung zukommt. Es hat in diesem Zusammenhang nochmals hervorgehoben, daß der Versicherte diese Gefahren kannte, da er nicht zum ersten Mal auch bei Dunkelheit diesen Passagierkai befahren hat und ihm auch generell die Örtlichkeiten des gesamten Hafengebietes bekannt gewesen sind. Auch die durch die gegebenen Örtlichkeiten generell-abstrakte Gefährlichkeit der Kaianlage rechtfertigt, wie das LSG weiter festgestellt hat, daher nicht allein den Schluß auf die Wertung einer wesentlichen Bedingung des Unfalls, weil der Versicherte diese ihm bekannte Gefahr wegen seiner Alkoholbeeinflussung bei seiner festgestellten Fahrweise nicht richtig eingeschätzt bzw nicht beachtet hat, zumal auch bei dem 12 Meter breiten Kai ohne weiteres die Möglichkeit gegeben war, den Sturz in die Warnow zu vermeiden. Zwar können etwa verkehrstechnisch verfehlte Anlagen neben der Alkoholbeeinflussung eines Fahrers eine wesentliche Bedingung des Unfalls darstellen; dies ist aber ausgeschlossen, wenn der Fahrer die Gefährlichkeit der Stelle kannte und diese Gefahr nur wegen der Alkoholbeeinflussung bei seiner Fahrweise nicht beachtet hat. Die neben der absoluten Fahruntüchtigkeit infolge Trunkenheit und dem alkoholtypischen Fehlverhalten des Versicherten gegebenen Örtlichkeiten



stellen deshalb, wie das LSG rechtlich zutreffend festgestellt hat, keine wesentliche Bedingung des Unfalls dar.

Damit ist der Versicherte in seiner Trunkenheit mit seinem Pkw vom Passagierkai abgekommen und in die Warnow gestürzt; im nüchternen Zustand wäre dies nicht geschehen. Daher ist die Trunkenheit auch insofern als die für den Unfall allein rechtlich wesentliche Ursache anzusehen und ein Arbeitsunfall auszuschließen. Rechtlich allein wesentliche Ursache hierfür war die Kette alkoholtypischer Fehlreaktionen, die mit dem Vorbeifahren an der Straßenausfahrt begann, sich in der Kollision des hinter einem Absperrraun befindlichen Betonklotzes fortsetzte und bei dem nachfolgenden Fahrmanöver mit dem Sturz in die Warnow endete.

Die Revision war nach alledem zurückzuweisen.

Die Kostenentscheidung beruht auf § 193 SGG.



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



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)