
Datum: 01.10.1999
Gericht: Schiffahrtsobergericht Köln
Spruchkörper: 3. Zivilsenat
Entscheidungsart: Urteil
Aktenzeichen: 3 U 4/99 BSch
ECLI: ECLI:DE:SCHOGK:1999:1001.3U4.99BSCH.00

Vorinstanz: Landgericht Aachen, 4 C 14/97 BSch
Schlagworte: Versicherungsrechtliche Einordnung einer YachtpoolKaskoversicherung
Normen: VVG §§ 61, 129 ABS. 2, 130 S. 2; AGBG §§ 1, 9; BGB § 277
Leitsätze:

1. Im Rahmen der Transportversicherung kann für grob fahrlässiges nautisches Fehlverhalten des Versicherungsnehmers wirksam ein Haftungsausschluß in Versicherungsbedingungen vereinbart werden. 2. Eine in Teilen anstößige AGB-Klausel, die aus eigenständigen Regelungen zusammengesetzt ist, kann mit einer eigenständigen wirksamen Teilregelung aufrecht erhalten werden. 3. Zum grob fahrlässigen Verhalten eines Schiffsführers, der auf dem Rhein ohne Streckenkenntnis außerhalb der Fahrrinne der Berufsschiffahrt in Gleitfahrt auf Grund läuft.

Tenor:

Auf die Berufung der Beklagten wird das Urteil des Schiffahrtsgerichts St. Goar vom 9. Dezember 1998 - 4 C 14/97 BSch - wie folgt abgeändert: Die Klage wird abgewiesen. Der Kläger trägt die Kosten des Rechtsstreits. Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar. Der Kläger darf die Vollstreckung durch Sicherheitsleistung in Höhe von 25.000,00 DM abwenden, wenn nicht die Beklagte vor der Vollstreckung Sicherheit in gleicher Höhe leistet.

Tatbestand:

Der Kläger erwarb in W./Mosel die rund 13 Meter lange Motoryacht "U.", für die er bei der Beklagten eine Yacht-Pool-Kasko-Versicherung abschloss. Versicherungsbeginn war der 15. April 1997. Die Versicherungssumme betrug 710.000,00 DM, der Jahresbeitrag 4.899,00 DM. Nach Ziffer 4.1 der Versicherungsbedingungen waren Schäden durch Vorsatz und/oder grobe Fahrlässigkeit durch den Versicherungsnehmer, den Fahrzeugführer oder die Insassen ausgeschlossen.	2
Am 16. April 1997 holte der Kläger die Yacht in W. ab, um diese nach F. zu überführen. Der Kläger war seit 1994 im Besitz eines Motorbootführerscheines "Binnen", hatte zuvor eine Yacht dieser Größe noch nicht geführt und verfügte insbesondere über keinerlei Rheinerfahrung. Mit ihm an Bord waren der Zeuge S., der schon zuvor eine in W. gelegene Yacht ähnlicher Größe besessen hatte, sowie dessen Schwiegervater, der Zeuge W.. Der Zeuge S. führte die Yacht durch die Mosel und über den Rhein bis wenige Kilometer südlich von Königswinter. Nach zwei Stunden Fahrtzeit übergab er das Ruder dem Kläger. In Höhe des D.grundes bei K. fuhr der Kläger in Gleitfahrt am rechtsrheinischen Ufer, obgleich die Fahrrinne dort linksrheinisch verläuft. Es herrschte rege Berg- und Talfahrt. Die oberhalb Königswinter vorhandenen Buhnen passierte er mit ausreichendem Abstand, geriet jedoch in das unmittelbar darunter befindliche Geröllfeld des D.grundes. Bei Strom-Kilometer, etwa 70 Meter außerhalb der Fahrrinne und ca. 80 Meter vom rechten Ufer entfernt, kam die Yacht fest und erlitt sofort Wassereinbruch. Das Wasser war an der Unfallstelle nur etwa kniehoch. Die Crew wurde gerettet, die Yacht konnte erst zwei Tage später geborgen werden. An ihr war schwerer Sachschaden eingetreten.	3
Die Beklagte hat ihre Eintrittspflicht mit der Begründung verneint, der Kläger habe den Schaden grob fahrlässig herbeigeführt.	4
Vor Klageerhebung haben die Parteien schriftlich die Zuständigkeit des Binnenschiffahrtsgericht St. Goar vereinbart.	5
Der Kläger hat vorgetragen, er habe die Fahrt sorgfältig vorgeplant gehabt. Der Zeuge S. sei ihm von seinem früheren Nachbarn, dem Zeugen W., als ein auf dem Rhein erfahrener Sportbootfahrer avisiert worden. Demgemäß habe er diesen gebeten, für ihn als Schiffsführer die Yacht in die Heimat zu überführen. Während der Fahrt habe man ständig das "Rheinhandbuch 2" zu Rate gezogen. Als der Zeuge S. ihm das Ruder überlassen habe, habe er ihn angewiesen, den Kurs wie bisher beizubehalten. Deshalb sei er mit gleichbleibender Geschwindigkeit von ca. 21 Knoten am rechtsrheinischen Ufer entlang zu Tal gefahren. Die in der Karte nicht eingezeichnete Untiefe habe er nicht erkennen können.	6
Der Kläger hat beantragt,	7
die Beklagte zu verurteilen, ihm aus Anlass der Havarie der Motoryacht "U." am 16. April 1997 auf dem Rhein bei Kilometer Versicherungsschutz zu gewähren.	8
Die Beklagte hat Klageabweisung beantragt.	9
Sie hat vorgetragen, der Zeuge S. sei weder Schiffsführer noch nautischer Berater des Klägers gewesen. Demgemäß habe er diesem auch keine Anweisungen erteilen können. Der Kläger sei mit einer Geschwindigkeit von ca. 49 km/h weit außerhalb der Fahrrinne über den D.grund gefahren, obgleich er dort mit Untiefen habe rechnen müssen. Das Uferrelief sei typisch für einen Grund. Bei angemessener Geschwindigkeit sei die Untiefe anhand der Wellenbildung erkennbar.	10

Nach Beweisaufnahme hat das Schifffahrtsgericht durch Urteil vom 09.12.1998 der Klage stattgegeben. Zur Begründung hat es ausgeführt, der Kläger habe den Unfall zwar schuldhaft herbeigeführt, da er 70 Meter außerhalb der Fahrrinne über den D.grund gefahren sei, wo er mit Hindernissen habe rechnen müssen. Erkennbar böten die Wellen im Bereich des Grundes das Bild, das auf eine Untiefe schließen lasse, was der Kläger bei den Verhältnissen angemessener Geschwindigkeit hätte erkennen können. Es könne jedoch nicht festgestellt werden, dass der Kläger jede nach den Umständen des Falles gebotene Sorgfalt außer Acht gelassen habe. Der Kläger sei als Sportbootfahrer nicht sehr erfahren gewesen. An der Unfallstelle sei die Fahrrinne nicht betonnt, ihr Verlauf sei aus dem Rheinhandbuch nicht erkennbar gewesen. Ein auch in subjektiver Hinsicht erheblich gesteigertes Verschulden könne dem Kläger nicht vorgeworfen werden. Seine Unerfahrenheit sei als entlastendes Moment zu berücksichtigen. Er habe den Törn sorgfältig vorbereitet, sich eines erfahreneren Sportschiffers bedient und auf dessen Leitung verlassen. Das dem Kläger günstige Ergebnis erscheine auch gerechtfertigt, weil die Beklagte keine Bedenken gesehen habe, den Versicherungsantrag des Klägers anzunehmen, obwohl es sich bei ihm möglicherweise um einen unerfahrenen Schiffer handelte, der über keine besondere Erfahrung und Streckenkenntnis für den Rhein verfügte. Die Gefahr habe sich gerade aus seiner Unerfahrenheit ergeben. Bei deren Verwirklichung habe der Kläger damit rechnen können, dass die Beklagte einstehe.

Gegen dieses ihr am 11. Dezember 1998 zugestellte Urteil hat die Beklagte am 8. Januar 1999 Berufung eingelegt und diese am 8. Februar 1999 begründet. 12

Sie hält daran fest, dass der Kläger den Schaden grob fahrlässig verursacht habe. Obwohl er im Umgang mit einer derart großen Yacht absolut unerfahren gewesen sei und auch über keinerlei Streckenkenntnisse auf dem Rhein verfügt habe, habe er sie eigenverantwortlich geführt. Die Mitnahme des Zeugen S. entlaste ihn nicht, da er sich nicht über dessen Sachkunde vergewissert habe. Zudem gelte die Ausschlussklausel in Ziffer 4.1 der Yacht-Pool-Bedingungen auch für diesen. Obwohl die Berufsschifffahrt erkennbar geographisch links gefahren sei, was das einzig sichere Indiz für den Verlauf der Fahrrinne sei, sei der Kläger dicht am geographisch rechten Ufer des Rheines über den aus dem Rheinhandbuch 2 ersichtlichen D.grund zu Tal gefahren. Anhand des Wellenbildes sei die Untiefe auch von der Wasserseite her eindeutig zu erkennen gewesen. Schon in langsamer Verdrängerfahrt wäre es grob fahrlässig, in ein solches offensichtlich untiefes Gebiet hineinzufahren. Erst recht müsse dies gelten, da der Kläger in Gleitfahrt mit ca. 49 km/h gefahren sei. Bei angemessener Verdrängerfahrt wären gar keine oder allenfalls geringe Schäden entstanden. 13

Die Beklagte beantragt, 14

das angefochtene Urteil aufzuheben und die Klage abzuweisen. 15

Der Kläger beantragt, 16

die Berufung zurückzuweisen. 17

Er behauptet, der Zeuge S. habe wahrheitswidrig seine früher gerühmte Rheinerfahrung geleugnet. Er habe ihm - dem Kläger - erklärt, dass er schon die große "Sauerkrauttour", die von K. rheinabwärts bis A. führe, unternommen habe. Er - der Kläger - habe die Fahrtroute im mitgeführten Handbuch verfolgt. Anzeichen für untiefes Wasser habe man vom Schiff aus nicht sehen können. 18

Wegen der weiteren Einzelheiten des Parteivorbringens wird auf den Inhalt der in beiden Instanzen gewechselten Schriftsätze nebst den überreichten Urkunden und Lichtbildern Bezug genommen.

Entscheidungsgründe: 20

Die in formeller Hinsicht nicht zu beanstandende Berufung der Beklagten hat in der Sache Erfolg. 21

Entgegen der Auffassung des Schiffsgerichts hat der Kläger keinen Anspruch auf Gewährung von Versicherungsschutz aus Anlass der Havarie der Motoryacht "U." vom 16. April 1997, weil die Beklagte gemäß § 61 VVG und Ziffer 4.1 ihrer Versicherungsbedingungen von der Verpflichtung zur Leistung freigeworden ist; denn der Schaden ist durch grobe Fahrlässigkeit seitens des Klägers herbeigeführt worden. 22

1. 23

Es bedarf hierbei keiner Entscheidung, ob die Yacht Kaskoversicherung mit Allgefahrendeckung als Transport- oder als Sachversicherung, deren Charakter sie auch trägt, zu werten ist (vgl. BGH VersR 1988, 463, 464; Prölss/Martin, 26. Aufl., VVG § 129 Rdnr. 8 WassersportfahrzeugVers.; Anhang 3 T S. 2361 ff Rdnr. 2: für Sachversicherung; Römer/Langheid, 1997, VVG § 129 Rdnr. 8: Transport- als auch Sachversicherung). Denn der Haftungsausschluß für eine grob fahrlässige Herbeiführung des Versicherungsfalles durch den Versicherungsnehmer gemäß § 61 VVG ist durch Ziffer 4.1 der Versicherungsbedingungen der Beklagten wirksam auch für die Transportversicherung (§§ 129 Abs. 2, 130 S. 2 VVG) vereinbart worden. Nach § 130 S. 2 VVG ist ein Schaden durch nautisches Versehen bei der Führung des Schiffes dann nicht zu ersetzen, wenn dem Versicherungsnehmer eine "böswillige Handlungsweise" zur Last fällt. Ob dieser Grad der Vorwerfbarkeit, der sich auch in § 4 Abs. 2 S. 2 BinnSchG a.F. findet, außer den dem Vorsatz entsprechenden Elementen auch die - bewußte - grobe Fahrlässigkeit umfaßt, kann dahinstehen (vgl. hierzu Vortisch/Benn, Binnschiffsrecht, 4. Aufl., § 4 Rdnr. 26; Prölss/Martin, 26. Aufl., VVG § 130 Rdnr. 4; Römer/Langheid 1997, VVG § 130 Rdnr. 4; OLG Karlsruhe VersR 1997, 737, 739). Denn § 130 VVG ist auch unter Berücksichtigung von § 187 VVG, abänderbar (OLG Hamm VersR 1997, 572; Prölss/Martin, 26. Aufl., VVG § 130 Rdnr. 8; Römer/Langheid, 1997, VVG § 130 Rdnr. 4). Der Verschuldensmaßstab der groben Fahrlässigkeit für die Yachtkaskoversicherung widerspricht nicht dem Leitbild der Kaskoversicherung und steht im Einklang mit § 61 VVG. Auch unter Berücksichtigung des Sinngehalts der Bestimmung des § 130 S. 2 VVG (vgl. hierzu BGH VersR 1977, 709) ergeben sich keine Wirksamkeitsbedenken nach §§ 3, 9 AGBG. 24

Soweit Ziffer 4.1 der Versicherungsbedingungen der Beklagten einen Haftungsausschluß für grob fahrlässig verursachte Schäden nicht nur durch den Versicherungsnehmer, sondern auch durch den Fahrzeugführer oder die Insassen vorsieht, kann dahinstehen, ob der Haftungsausschluß für andere Personen als den Versicherungsnehmer wirksam ist. Insoweit können sich Bedenken ergeben, ob der Risikoausschluß die versicherungsrechtlich entwickelten Grundsätze zur Haftung für Dritte, insbesondere für Repräsentanten des Versicherungsnehmers, beachtet oder ein nach § 9 AGBG unangemessener Ausschluß des Versicherungsschutzes anzunehmen ist (BGH VersR 1993, 830; OLG Karlsruhe MDR 1999, 544 für Bootsführer; Prölss/Martin, 26. Aufl., VVG Vorbem. I Rdnr. 72; § 61 Rdnr. 3). Vorliegend geht es um den Risikoausschluß wegen einer grob fahrlässigen Herbeiführung des Schadens durch den Versicherungsnehmer selbst, so daß eine Haftung für Dritte nicht in Frage steht. Daß die Ausschlußklausel außer dem Versicherungsnehmer auch Dritte nennt, 25

bezüglich derer ein Ausschluß unwirksam sein könnte, macht die Bedingung zum Risikoausschluß betreffend die Handlung des Versicherungsnehmers nicht unwirksam. Grundsätzlich kann zwar eine anstößige AGB-Klausel nicht im Wege der geltungserhaltenden Reduktion mit gerade noch zulässigem Inhalt/Kern aufrechterhalten werden. Dieser Grundsatz wird hier aber nicht berührt. Die Versicherungsbedingung der Beklagten enthält zur Haftung für Dritte eine eigenständige Regelung, die ohne weiteres gestrichen werden kann, ohne daß der restliche Inhalt tangiert wird, auf den es allein hier ankommt und der inhaltlich § 61 VVG entspricht. In einem solchen Fall besteht kein Grund, die aus eigenständigen Regelungen zusammengesetzte Klausel insgesamt für unwirksam zu erklären (BGH NJW 1984, 2816, 2817; NJW 1986, 46, 48; Prölss/Martin, 26. Aufl., VVG Vorbem. I Rdnr. 102).

2. 26

Grobe Fahrlässigkeit liegt vor, wenn die verkehrserforderliche Sorgfalt in besonders schwerem Maße verletzt wird, schon einfachste, ganz nahe liegende Überlegungen nicht angestellt werden und das nicht beachtet wird, was im gegebenen Fall jedem einleuchten mußte (vgl. Palandt-Heinrichs, BGB 58. Auflage, § 277 Rnr. 2; BGHZ 98, 161 und NJW 92, 3235 f.). 27

Unter Zugrundelegung dieses Maßstabs ist das Verhalten des Klägers als grob fahrlässig zu werten. Obwohl er unstreitig mit der Handhabung der Yacht nicht vertraut war, noch nie ein so großes Boot gesteuert hatte und über keinerlei Rheinkenntnisse verfügte, fuhr er nicht langsam in Verdrängerfahrt, sondern unstreitig in Gleitfahrt, zumindest mit 21 Knoten = rund 38 km/h, wie er selbst vorgetragen hat. Es kann offenbleiben, ob er tatsächlich noch schneller - nach Darstellung der Beklagten mit ca. 49 km/h - gefahren ist. Auch 38 km/h waren viel zu schnell, wenn der Kläger den Rhein an einer ihm unbekannten Stelle befuhr. Auf etwaige Untiefen konnte mit einer derartigen Geschwindigkeit kaum rechtzeitig reagiert werden. Der Senat geht auch davon aus, dass die Untiefe bei angemessener Geschwindigkeit vom Schiff aus hätte entdeckt werden können. Nach den Feststellungen des Schiffsgerichts bei der Ortsbesichtigung boten die Wellen im Bereich des Grundes das Bild, das auf eine Untiefe schließen lässt. Auch auf den überreichten Lichtbildern von der Unfallstelle sind die sich kräuselnden Wellen erkennbar, die für eine Untiefe typisch sind. Desweiteren spricht das Uferrelief für das Vorhandensein eines Grundes, wie dem Senat auch aufgrund seiner Bereisungen auf dem Rhein bekannt ist. 28

Ein weiterer besonders gravierender Fehler des Klägers ist darin zu erblicken, dass er die Yacht in jenem Streckenabschnitt ohne Not außerhalb der Fahrrinne geführt hat. Unstreitig ist die Fahrrinne des Rheins im Unfallbereich nicht durchgehend durch Tonnen gekennzeichnet. Auch in der Karte des vom Kläger auf der Fahrt mitgeführten Rheinhandbuchs ist die Fahrrinne nicht eingezeichnet. Der Rhein ist ein für die Schifffahrt nicht ungefährlicher Strom. Allein innerhalb der Fahrrinne wird die Freiheit von Hindernissen gewährleistet. Außerhalb muss stets mit Untiefen, insbesondere auch in Form von Steinen und Felsen gerechnet werden. Der Kläger hätte daher unter den gegebenen Umständen auf jeden Fall dort fahren müssen, wo die Berufsschifffahrt fuhr; denn deren Kurs ist das einzig sichere Indiz für den Verlauf der Fahrrinne. Unstreitig befand sich zahlreiche Berufsschifffahrt zur Unfallzeit im Revier. Diese fuhr erkennbar geographisch links. Der Kläger hatte nach seiner eigenen Darstellung kurz vor dem Unfall noch einen vorausfahrenden Frachter rechts überholt. Für den Kläger bestand um so mehr Anlass, sich an der Berufsschifffahrt zu orientieren, als in der von ihm befahrenen Streckenabschnitt betreffenden Karte des Rheinhandbuchs 2 der D.grund eingezeichnet war. Dass "Grund" eine Untiefe bezeichnet, gehört zum allgemeinen 29

Sprachgebrauch. Jedenfalls LeU. wie der Kläger, der seit 1994 den amtlichen Sportbootführerschein "Binnen" besitzt, müssen dies wissen. Die kleinformatige Karte im Rheinhandbuch zeigt den Verlauf des D.grundes nicht präzise, sondern nur grob skizziert. Selbst wenn der Kläger einen Blick in die Karte geworfen haben sollte, war es schwierig, danach die genaue Position der Yacht auf dem Rhein zu bestimmen, insbesondere auch im Hinblick auf die gefahrene Geschwindigkeit von rund 40 km/h. Im Rheinhandbuch wird in den Erläuterungen zu der Karte auch darauf hingewiesen, dass es beim D. Felsen im Gewässerverlauf gibt. Es war daher in höchstem Maße leichtsinnig, dass der Kläger das Revier rechtsrheinisch weit außerhalb der Fahrrinne befuhr, dies mit hoher Geschwindigkeit. Unstreitig kam die Yacht nach der ersten Grundberührung etwa 70 Meter außerhalb der Fahrrinne und ca. 80 Meter vom rechten Uferrand entfernt zum Liegen. Das Wasser war dort nur kniehoch. Der Kläger war also in einem Gebiet, das nach der Karte und dem Hinweis im Rheinhandbuch gefährlich sein konnte, einfach ins Ungewisse drauflos gefahren, ohne anscheinend überhaupt zu realisieren, dass er das Boot über den D.grund steuerte. Das hohe Gefahrenrisiko einer solchen Fahrweise lag auf der Hand und mußte sich jedem ohne weiteres aufdrängen.

Die Mitnahme des Zeugen S. vermag den Kläger nicht zu entlasten; denn er hatte sich nicht hinreichend darüber vergewissert, ob der Zeuge S. tatsächlich über genügend Rheinerfahrung verfügte. Selbst wenn dieser einmal die "große Sauerkrauttour" unternommen haben sollte, würde dies ihn nicht als Rheinkenner ausweisen. Eine einzige Fahrt, die nach Angaben des Zeugen S. auch schon ca. 20 Jahre zurücklag, würde keinesfalls ausreichen. Zudem hatte das von dem Zeugen S. seinerzeit gefahrene Boot nach dessen Bekundungen nur einen Tiefgang von 30 Zentimeter, während die Yacht des Klägers bei Gleitfahrt nach den Feststellungen des Sachverständigen Schütze einen Tiefgang von 1,10 bis 1,15 Meter hatte. Selbst wenn der Zeuge S. vor dem Schiffsgericht im Hinblick auf seine Rheinerfahrung unrichtige Angaben gemacht und - wie der Kläger behauptet - tatsächlich fünf Fahrten jeweils hin und zurück auf dem Rhein unternommen haben sollte, könnte nicht von einer ausreichenden Streckenkenntnis des Zeugen ausgegangen werden. Der Kläger hätte sich durch Nachfragen darüber Klarheit verschaffen müssen, wann, mit welchen Booten und auf welchen Streckenabschnitten der Zeuge den Rhein befahren hatte, und während der Fahrt anhand des Rheinhandbuchs auch nachprüfen müssen, ob der Zeuge S. wußte, wo sie gerade fuhren, insbesondere ob dieser Kenntnisse über den Verlauf der Fahrrinne besaß. Tatsächlich war der Zeuge S., was die Streckenkenntnis anbetrifft, fast ebenso unerfahren wie der Kläger. Er wußte selbst nicht, dass sie seinerzeit über den D.grund fuhren und sah, obwohl er sich zur Unfallzeit in der Nähe des Klägers aufhielt, keine Veranlassung, diesen aufzufordern, weiter links zu fahren. Nach eigenem Bekunden wußte er nur, dass sie sich kurz vor B. befanden. Abgesehen davon, dass er sich über das Vorhandensein ausreichender Rheinkenntnisse bei dem Zeugen S. nicht vergewissert hatte, durfte der Kläger sich schon deshalb nicht darauf verlassen, dass dieser ihm Bescheid sage, wenn er falsch fahre, weil er vor Fahrtantritt die Übernahme der Verantwortung für das Schiff ausdrücklich abgelehnt hatte. Der Kläger kann sich daher nicht damit entlasten, dass er die Yacht zur Unfallzeit nicht eigenverantwortlich geführt habe, sondern nur nach Anweisungen des Zeugen S. gefahren sei. 30

Da sich der Kläger nach alledem als verantwortlicher Bootsführer und Versicherungsnehmer selbst grob fahrlässig verhalten hat, kann offenbleiben, ob ein solcher Verschuldensvorwurf auch den Zeugen S. trifft und Ziffer 4.1 der Versicherungsbedingungen der Beklagten wirksam ist, soweit darin Schäden, die durch Vorsatz und/oder grobe Fahrlässigkeit des Fahrzeugführers oder der Insassen verursacht werden, von der Versicherung ausgeschlossen sind. 31

Der Senat vermag auch nicht den Erwägungen des Schifffahrtsgerichts zu folgen, die Eintrittspflicht der Beklagten sei gerechtfertigt, weil sie mit der Unerfahrenheit des Klägers habe rechnen müssen und sich gerade die sich hieraus ergebende Gefahr verwirklicht habe. Unerfahrenheit entbindet nicht von der Beachtung der einem Sportbootfahrer obliegenden elementarsten Vorsichtsmaßregeln. Dass man mit einem Sportboot auf einem unbekannten Gewässer nicht einfach drauflosfahren kann, weil mit Hindernissen gerechnet werden muss, ist für jedermann einleuchtend. Insbesondere bei dem Rhein, der seit altersher für seine Gefährlichkeit bekannt ist und zahlreiche Untiefen auch in Form von Steinen und Felsen aufweist, kann man nicht erwarten, dass dieser auf seiner ganzen Breite von Ufer zu Ufer schiffbar ist. Gerade ein unerfahrener Sportschiffer muss daher, um das Risiko von Grundberührungen zu vermeiden, den von ihm gefahrenen Kurs an dem durch die Betonung und den Weg der Berufsschiffahrt ersichtlichen Verlauf der Fahrrinne ausrichten. Soweit reger Schiffsverkehr herrscht und eine Fahrt innerhalb der Fahrrinne zu Behinderungen und Belästigungen anderer führen könnte, sollte er sich jedenfalls am Rand der Fahrrinne halten, wie dies der Sachverständige Sch. ausgeführt hat. Im übrigen ist es einem Sportbootführer auch zumutbar, in Bereichen, in denen die Fahrrinne nicht durch Tonnen gekennzeichnet ist, sondern nur dem Weg der Berufsschiffahrt entnommen werden kann, sich deren Geschwindigkeit anzupassen, um Behinderungen zu vermeiden. Ein Fahren rund 70 Meter außerhalb der Fahrrinne im Bereich eines in der Rheinkarte eingezeichneten Grundes, dazu in Gleitfahrt mit einer Geschwindigkeit von ca. 40 km/h, die es unmöglich macht, Untiefen rechtzeitig zu erkennen, ist verantwortungslos. Die Beklagte verweist zu Recht darauf, dass der Versichertengemeinschaft ein solches Risiko nicht aufgebürdet werden kann.	32
Nach alledem war die Klage unter Abänderung des angefochtenen Urteils abzuweisen.	33
Die Kostenentscheidung folgt aus § 91 ZPO.	34
Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit beruht auf §§ 708 Nr. 10, 711 S. 1 ZPO.	35
Streitwert für das Berufungsverfahren und Beschwer des Klägers: 323.374,60 DM	36