

Verkündet

am 4. April 1963

Schorm, Justizangestellter

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

I m N a m e n d e s V o l k e s

In dem Rechtsstreit

D[REDACTED] L[REDACTED] Versicherungsaktiengesellschaft
in M[REDACTED], K[REDACTED]straße [REDACTED],
vertreten durch ihren Vorstand Dipl.-Ing. E. N[REDACTED],
Beklagte, Berufungsbeklagte und
Revisionsklägerin,

-Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED]-

gegen

Christian B [REDACTED] in B[REDACTED], H[REDACTED]straße [REDACTED],
Kläger, Berufungskläger und
Revisionsbeklagter,

-Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED]-

hat der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die münd-
liche Verhandlung vom 4. April 1963 unter Mitwirkung der
Bundesrichter Dr. Kuhn, Liesecke, Dr. Reinicke, Dr. Bukov
und Dr. Schulze

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Beklagten wird das Urteil
des I. Zivilsenats des Oberlandesgerichts in Celle
vom 10. April 1961 aufgehoben. Die Berufung des
Klägers gegen das Urteil der II. Zivilkammer des
Landgerichts Bückeburg vom 19. November 1959
wird zurückgewiesen.

Die Kosten des Rechtsstreits werden dem Kläger
auferlegt.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Der Kläger, ein Fuhrunternehmer, kaufte im Jahre 1957 von Friedel B. einen Kaebble-Lastkraftwagen. Der Kauf wurde von der Kundenkreditbank H. finanziert. Die Bank gab B. ein Darlehen von rund 20 000 DM und ließ sich von ihm das Eigentum an dem Wagen zur Sicherung ihrer Forderungen übertragen. Die Vereinbarungen zwischen der Bank und B. sind in dem schriftlichen Vertrag vom 24. Juli 1957 niedergelegt. Es heißt dort unter anderem, das Kraftfahrzeug sei bei ... gegen Kaskoschäden und Haftpflicht versichert, der Darlehensnehmer trete seine Ansprüche gegen den Versicherer ab; der Name des Versicherers ist offengeblieben. Am gleichen Tage gestattete die Bank B., den Lastkraftwagen durch den Kläger benutzen zu lassen; dieser erklärte, ihm seien die Bedingungen des Vertrages zwischen der Bank und B. bekannt. Der Kläger versicherte den Lastkraftwagen am 22. Juli 1958 bei der Beklagten gegen Schäden.

Am 1. November 1958 hatte der Kraftfahrer von der Ahe mit dem unbeladenen Lastzug bei Neuenkirchen südlich Bremen einen Unfall. Der Lastkraftwagen geriet bei einer Geschwindigkeit von 60 km/h auf der regennassen Straße ins Schleudern. Er rutschte nach rechts in einen Graben und stieß gegen den Pfeiler eines Gartenzauns. Der Lastkraftwagen, der hierdurch beschädigt wurde, wurde anschließend in die Reparaturwerkstatt der Firma G. in B. gebracht und dort bis zum 20. November 1958 wiederhergestellt. Der Kläger konnte den Wagen jedoch nicht abholen, weil er kein Geld hatte, um die Reparaturkosten zu bezahlen. Im Jahre 1959 verkaufte die Kundenkreditbank den Lastzug an den Fuhrunternehmer W. Dieser holte den Wagen, nachdem die Kundenkreditbank die Forderung der Firma G. befriedigt hatte, im September 1959 ab.

Der Kraftfahrer von der A wurde mit einer Geldstrafe bestraft. In dem Schadensbericht der Polizei (AG Bassum 2 Cs 4/59 Bl. 5) ist ausgeführt, der Unfall sei auf die Geschwindigkeit des unbeladenen Lastzuges und auf den Zustand der Reifen zurückzuführen; die (hinteren) Zwillingsräder beiderseits des Motorwagens seien abgefahren gewesen und hätten kein Profil mehr gezeigt.

Der Kläger nimmt die Beklagte aus dem Versicherungsvertrag in Anspruch. Er verlangt von ihr Zahlung von 6 400 DM nebst Zinsen, und zwar 6 082,40 DM Reparaturkosten und 300 DM Unterstellgebühren; hilfsweise stützt er die Klage darauf, daß die Beklagte sich mit ihrer Verpflichtung in Verzug befunden und ihm daher den entgangenen Verdienst zu ersetzen habe. Die Beklagte hat um Klageabweisung gebeten. Sie behauptet, der Kläger habe seine Rechte aus dem Versicherungsvertrag an die Kundenkreditbank abgetreten. Im übrigen seien auch keine Ansprüche des Klägers zur Entstehung gelangt, da dieser den Unfall grob fahrlässig verursacht und eine Gefahrerhöhung geschaffen habe. Jedenfalls seien die Forderungen des Klägers dadurch erloschen, daß die Kundenkreditbank die Reparaturkosten gezahlt habe.

Das Landgericht hat die Klage abgewiesen; es ist der Ansicht, der Kläger habe den Versicherungsfall grob fahrlässig herbeigeführt. Das Berufungsgericht hat die Ansprüche auf Ersatz der Reparaturkosten und der Unterstellgebühren dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Mit der Revision begehrt die Beklagte die Wiederherstellung des landgerichtlichen Urteils. Der Kläger bittet um Zurückweisung der Revision.

Hinweis: Auch Teile der Urteilsammlung sind als Datenbank nach §§ 87a ff. UrhG geschützt.



Entscheidungsgründe:

I.

1. Das Berufungsgericht hat ausgeführt, es bestünden keine Bedenken gegen die Klageberechtigung des Klägers. Die Abtretung, die in dem Vertrage vom 24. Juli 1957 enthalten sei, habe sich ausschließlich auf etwaige Versicherungsansprüche B [REDACTED]s bezogen. Hieran habe sich nichts dadurch geändert, daß der Kläger am gleichen Tage die zusätzliche Vereinbarung zwischen der Kundenkreditbank und B [REDACTED] unterzeichnet habe, die die Benutzung des Wagens durch ihn zum Gegenstand gehabt habe; aus der Tatsache, daß der Kläger diese Vereinbarung mitunterschrieben habe, könne nicht der Schluß gezogen werden, daß er seine Ansprüche aus der (ein Jahr) später selbständig mit der Beklagten abgeschlossenen Versicherung ebenfalls habe abtreten wollen.

Diese Ausführungen halten den Angriffen der Revision stand. Das Berufungsgericht hat, entgegen der Auffassung der Revision, nicht übersehen, daß die Kundenkreditbank ein Interesse daran hatte, daß der Wagen vom Kläger gegen Schäden versichert und ihr der Anspruch aus der Versicherung abgetreten wurde. Es ist aber gleichwohl zu der Auffassung gelangt, der Kläger habe seine Ansprüche aus der Versicherung nicht an die Kundenkreditbank übertragen. Diese Auslegung ist möglich und damit für das Revisionsgericht bindend. Im übrigen hat die Kundenkreditbank (oder B [REDACTED]) auch nicht vom Kläger verlangt, er solle den Lastkraftwagen gegen Schäden versichern. Der Kläger hat die Versicherung vielmehr von sich aus abgeschlossen, um bei der Beschädigung des Wagens die Reparaturkosten bezahlen zu können; der Kläger wollte hierdurch einen längeren Verdienstausschlag vermeiden, da er mit den

Einnahmen, die er durch den Wagen erzielte, die Kaufpreisen bezahlte.

2. Die Revision meint, der Kläger habe, da der Lastkraftwagen der Kundenkreditbank zur Sicherheit übereignet worden sei, eine Versicherung für fremde Rechnung abgeschlossen; die Rechte aus der Versicherung stünden daher der Bank zu, jedenfalls sei die Beklagte nicht verpflichtet, den eingeklagten Betrag an den Kläger zu zahlen, da dieser nicht den Nachweis erbracht habe, daß die Bank mit einer Zahlung an ihn einverstanden sei. Der Auffassung der Revision kann schon deshalb nicht gefolgt werden, weil die Ausübung der Rechte aus dem Versicherungsvertrag nach § 3 Abs. 2 AKB ausschließlich dem Versicherungsnehmer zusteht.

II.

Das Berufungsgericht hat ausgeführt, die Beklagte sei nicht nach § 61 VVG von ihrer Verpflichtung zur Leistung frei geworden; der Kläger habe den Versicherungsfall nicht durch grobe Fahrlässigkeit herbeigeführt. Die Revision greift diese Ausführungen in eingehenden Darlegungen an. Es kann dahingestellt bleiben, ob der Angriff berechtigt ist. Jedenfalls ist die Klage, wie die folgenden Ausführungen zeigen, aus anderen Erwägungen unbegründet.

III.

1. Das Berufungsgericht verneint die Frage, ob der Kläger dadurch, daß er den Lastkraftwagen mit schlechten Reifen habe fahren lassen, eine Gefahrerhöhung im Sinne des § 23 VVG vorgenommen habe und die Beklagte daher gemäß § 25 VVG von ihrer Verpflichtung zur Leistung frei geworden sei. Es geht zutreffend davon aus, daß die An-

wendbarkeit dieser Vorschriften nicht daran scheitert, daß die Gefahrerhöhung, wenn sie vorliegt, auf einer Abnutzung beruht, ist aber der Ansicht, der Kläger habe keine Gefahrerhöhung geschaffen; die Reifen hätten nur die Grenze der Verkehrssicherheit erreicht, sie hätten sich aber nicht in einem verkehrswidrigen Zustand befunden. Das Berufungsgericht hat dabei folgende Feststellungen über den Zustand der Reifen getroffen:

"links außen:

Lauffläche in der Mitte glatt gefahren, jedoch noch ausreichend Gummiauflage zum Nachschneiden des Profiles, auf jeder Seite noch zwei Profile mit Tiefen von 2 - 4 mm,

links innen:

Zustand wie vorstehend, jedoch auf jeder Seite noch 3 Rillen mit Profiltiefen von 2 - 5 mm,

rechts außen:

Zustand wie vorstehend, jedoch auf jeder Seite nur noch 2 Rillen mit Profiltiefen von 1 - 2 mm,

rechts innen:

Zustand wie vorstehend, jedoch auf jeder Seite noch eine Rille mit einer Profiltiefe von 1 - 2 mm."

Das Berufungsgericht meint, die Reifen seien zwar nach § 36 Abs. 2 Satz 3 StVZO nicht verkehrssicher gewesen; hiernach müßten die Profilrillen oder Einschnitte an jeder Stelle der Lauffläche mindestens 1 mm tief sein. Diese Bestimmung sei aber erst im Jahre 1960 in Kraft getreten. Zur Zeit des Unfalls habe keine gesetzliche Vorschrift bestanden, die angegeben habe, wann Reifen nicht mehr verkehrssicher seien. Der Bundesverkehrsminister (Verkehrsbl. 1956, 170) habe lediglich Richtlinien erlassen, die Anhaltspunkte für die Beurteilung dieser Frage böten. Nach diesen Richtlinien sei die Grenze der Verkehrssicherheit eines Reifens erreicht, wenn die Profiltiefe in der Mitte der Lauffläche nur noch 1 mm betrage; es sei aber ein (Sommern oder)

Nachschneiden bis zu 2 mm der Zwischenbauschicht möglich und zulässig. Reifen, bei denen ein Nachprofilieren erfolgt sei, aber auch die Außenrillen abgenutzt seien, sowie Reifen, die bereits nachprofiliert seien, aber gleichwohl innen und außen abgefahren seien, seien nach den Richtlinien nicht mehr verkehrssicher. Da im vorliegenden Fall bei allen Hinterreifen noch eine ausreichende Gummiauflage zum Nachschneiden vorhanden gewesen sei, könne keiner der Reifen als nicht mehr verkehrssicher angesehen werden.

Diese Ausführungen halten, wie die Revision zutreffend dargelegt hat, einer rechtlichen Nachprüfung nicht stand. Das Berufungsgericht hat die Richtlinien des Bundesverkehrsministers mißverstanden. Beträgt die Profiltiefe von Reifen in der Mitte der Lauffläche nur noch etwa 1 mm, so ist der Fahrer darauf aufmerksam zu machen, daß die Grenze der Verkehrssicherheit erreicht ist; der Reifen muß ausgewechselt, runderneuert oder nachgeschnitten werden. Die Grenze der Verkehrssicherheit wird also überschritten und damit eine Verkehrsun-sicherheit herbeigeführt, wenn die Profiltiefe in der Mitte der Lauffläche weniger als 1 mm beträgt. Es kommt hierbei, entgegen der Auffassung des Berufungsgerichts, nicht darauf an, ob der Reifen nachgeschnitten werden darf. Dies ist nur erheblich, wenn er nachgeschnitten worden ist (und die Profiltiefe des nachgeschnittenen Reifens noch 1 mm beträgt). Ist der Reifen aber nicht nachgeschnitten worden, so ist er, auch wenn ein Nachschneiden möglich und zulässig ist, nicht verkehrssicher, wenn die Profiltiefe geringer als 1 mm ist. Hatten die vier Hinterreifen in der Mitte der Lauffläche überhaupt kein Profil mehr, so waren sie sämtlich verkehrsun-sicher. Das Berufungsgericht ist also zu Unrecht der

Auffassung, die Hinterreifen des Lastkraftwagens seien noch verkehrssicher gewesen. Da seine Entscheidung auf dieser Auffassung beruht, mußte das Berufungsurteil aufgehoben werden.

Die Sache ist zur Endentscheidung reif; der un-
streitige Sachverhalt und die vom Berufungsgericht fest-
gestellten Tatsachen ergeben, daß die Beklagte gemäß
§ 25 VVG von ihrer Verpflichtung zur Leistung frei gewor-
den ist. Die Feststellung des Berufungsgerichts, auf den
Laufflächen in der Mitte der Hinterreifen habe sich kein
Profil mehr befunden, kann auch der abschließenden Ent-
scheidung der Sache zugrunde gelegt werden. Denn sie ist
rechtlich einwandfrei. Das Berufungsgericht hat aller-
dings nicht festgestellt, wie viele Rillen die Hinter-
reifen des Lastkraftwagens gehabt haben. Dies könnte in-
sofern von Bedeutung sein, als der Hinterreifen links
innen noch sechs Rillen aufweist und der Kläger vorgetra-
gen hat, die Reifen hätten jeweils sechs Rillen gehabt;
auch der Sachverständige S. [REDACTED] hat bekundet, ihm
seien Reifen in dieser Größenordnung (11.00 - 20 eHD) mit
mehr als sechs Laufrillen nicht bekannt. Hieraus kann aber
nicht gefolgert werden, daß der Hinterreifen links innen
in der Mitte der Lauffläche doch ein Profil aufgewiesen
habe. Denn der Ingenieur M. [REDACTED], auf dessen Messungen die
Feststellungen des Berufungsgerichts beruhen, hat aus-
drücklich ausgesagt: "Die hintere Zwillingsbereifung des
Fahrzeugs sowie das Reserverad waren in der Mitte der
Lauffläche so abgefahren, daß ein Profilwert nicht vorhan-
den war. Es ließen sich keine Profilrillen auf der Mitte
der Lauffläche feststellen. Lediglich an der Seite der
Reifen befanden sich Profile ..." Diese Aussage deckt sich
mit dem Vorbringen des Klägers, der selbst vorgetragen hat,
auf allen Hinterreifen habe sich in der Mitte der Lauf-
fläche in einer Breite von (jedenfalls) 8 - 10 cm kein
Profil befunden.

Waren aber sämtliche Hinterreifen in der Mitte der Lauffläche glattgefahren, so war der Lastkraftwagen nicht mehr verkehrssicher. Hierfür ist, entgegen der Auffassung des Berufungsgerichts, nicht entscheidend, ob die Abnutzung der Reifen einen Grad erreicht hat, der "in jedem Fall" die Gefahrenlage auf ein erhöhtes Niveau erhoben hat; der Lastkraftwagen wäre vielmehr, umgekehrt, nur dann verkehrssicher gewesen, wenn die Reifen sich in einem Zustand befunden hätten, der dem Fahrer gestattet hätte, den Anforderungen des Verkehrs in jeder Lage gerecht zu werden (BGHSt 10, 52, 55). Es ist daher auch nicht erheblich, daß die Vorderreifen des Lastkraftwagens und die Reifen des Anhängers in Ordnung waren. Hierdurch wurde, wie das Berufungsgericht im Anschluß an die Darlegungen des Sachverständigen S. [REDACTED] zutreffend dargelegt hat, die Gefahr, die von den schlechten Hinterreifen^{ausging}, jedenfalls dann nicht ausgeglichen, wenn die Straßendecke, wie im vorliegenden Fall, feucht war. Schließlich kommt es auch nicht darauf an, ob der Kläger seine Fahrer wegen der schlechten Bereifung ermahnt hat, langsam zu fahren. Denn er mußte, wie es dann auch geschehen ist, mit der Möglichkeit rechnen, daß die Fahrer dieser Mahnung nicht folgten. Dies gilt um so mehr, als der Fahrer von der A. [REDACTED] erst 19 Jahre alt war, den Führerschein noch kein Jahr besaß und noch keinen Monat bei ihm arbeitete.

2. Nicht jede Gefahrensteigerung stellt allerdings eine Gefahrerhöhung im Sinne der §§ 23 ff VVG dar; eine kurzfristige Steigerung reicht nicht aus. Gefährdungsvorgänge sind vielmehr nur dann als Gefahrerhöhung anzusehen, wenn sie einen neuen Zustand erhöhter Gefahr schaffen, der seiner Natur nach geeignet ist, von so langer Dauer zu sein, daß er die Grundlage eines neuen natürlichen Gefahrenverlaufes bilden und damit den Eintritt des Versicherungsfalles generell fördern kann (BGHZ 23, 142,

145). Diese Voraussetzung ist jedoch bei glattgefahrenen Reifen gegeben (vgl. Prölss, VVG 13. Aufl. § 23 Anm. 2 S. 139; Stiefel-Wussow, Kraftfahrversicherung, 5. Aufl. § 2 AKB Anm. 28, jeweils mit Nachweisen); Reifen ohne Profil stellen sogar einen typischen Fall der Gefahrerhöhung dar.

Es ist auch unerheblich, ob der gefahrerhöhende Umstand erst kurze Zeit vor Eintritt des Versicherungsfalles oder schon früher eingetreten ist; entscheidend ist allein, daß die Gefahrensteigerung ihrer Natur nach die Voraussetzungen der Gefahrerhöhung erfüllt (BGHZ 23, 142, 145). Es kommt daher nicht darauf an, ob die hinteren Reifen des Lastkraftwagens 3 - 4 Wochen vor dem Unfall noch in der Mitte der Lauffläche Profilrillen hatten. Im übrigen waren die Hinterreifen des Lastkraftwagens, der in dieser Zeit rund 7 000 km gefahren ist, auch bereits einige Zeit vor dem Unfall verkehrsunsicher.

Es spielt auch keine Rolle, ob der Kläger, wie er vorgetragen hat, die Absicht gehabt hat, die hintere Bereifung des Lastkraftwagens am Nachmittag des 1. November 1958 nach dessen Rückkehr von Bremen durch neue Reifen zu ersetzen. Es ist allein maßgebend, daß er seinen Fahrern den Auftrag gab, mit den verkehrsunsicheren Lastkraftwagen nach Bremen und zurück zu fahren.

3. Da der Kläger gewußt hat, in welchem Zustand sich die Reifen befanden, und er nicht den Nachweis geführt hat, daß die Abnutzung der Reifen für den Unfall nicht ursächlich gewesen ist, bleibt die Leistung der Beklagten auch nicht auf Grund des § 25 Abs. 2, 3 VVG bestehen.

4. Nach alldem ist die Beklagte von ihrer Verpflichtung zur Leistung frei geworden. Es war daher das Urteil des Landgerichts, durch das die Klage abgewiesen worden ist, wiederherzustellen.

Die Entscheidung über die Kosten des Rechtsstreits beruht auf § 91 ZPO.

Dr. Kuhn

Liesecke

Dr. Reinicke

Dr. Bukow

Dr. Schulze