

II ZR 142/62

Verkündet
am 9. Dezember 1963
Heil, Justizsekretär
als Urkundsbeamter der Geschäftsstelle

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

In dem Rechtsstreit

der M[REDACTED] Versicherungsgesellschaft Aktiengesellschaft M[REDACTED]
[REDACTED], A[REDACTED]-A[REDACTED], gesetzlich vertreten durch den Vorstand:
Vorstand-Vorsitzer Emil F[REDACTED], M[REDACTED],

Beklagten und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

g e g e n

den Maschineningenieur Rainer M [REDACTED],
M[REDACTED]-M[REDACTED], K[REDACTED]str. [REDACTED]

Kläger und Revisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

hat der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die mündliche
Verhandlung vom 9. Dezember 1963 unter Mitwirkung des Senats-
präsidenten Dr. Fischer und der Bundesrichter Dr. Nörr, Liesecke,
Dr. Bukow und Dr. Schulze

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Beklagten wird das Urteil des 1. Zivil-
senats des Oberlandesgerichts in Karlsruhe vom 4. Juli 1962
aufgehoben.

Die Sache wird zu anderweiten Verhandlung und Entscheidung an das Berufungsgericht zurückverwiesen, dem auch die Entscheidung über die Kosten der Revisionsinstanz übertragen wird.

Von Rechts wegen

- 2 -

Tatbestand:

Der Kläger, der am 18. Februar 1959 den Führerschein erworben hatte, ist bei der Beklagten für seinen Personenkraftwagen (Volkswagen) gegen Haftpflicht versichert.

Am 2. August 1959 geriet er bei Regennässe auf der Autobahn Mannheim-Frankfurt beim km 512 ins Schleudern, fuhr über den Mittelstreifen und stieß mit zwei entgegenkommenden Personenkraftwagen zusammen. Deren Insassen wurden verletzt und die Fahrzeuge beschädigt.

Der Kläger ist wegen fahrlässiger Körperverletzung mit 200 DM Geldstrafe bestraft worden.

Die Beklagte hat den Versicherungsschutz, dessen Gewährung der Kläger mit der Klage erstrebt, abgelehnt, weil er die Gefahr nach Abschluß des Versicherungsvertrages fahrlässig dadurch erhöht habe, daß er abgefahrene Hinterrreifen benutzt habe. Der Kläger hat eine Gefahrerhöhung bestritten und geltend gemacht, daß sie jedenfalls nicht auf seinem Verschulden beruhe. Der Unfall sei zudem darauf zurückzuführen, daß starker Regen seine Sicht behindert habe.

Das Landgericht und das Oberlandesgericht haben der Klage stattgegeben. Mit der Revision verfolgt die Beklagte ihren Antrag auf Abweisung der Klage weiter, während der Kläger beantragt, die Revision zurückzuweisen.



Entscheidungsgründe:

I. Das Berufungsgericht hat festgestellt, der linke Hinterreifen des vom Kläger gefahrenen Volkswagens habe zwar noch etwas Profil gezeigt, aber starke sog. Auswaschungen (stellenweise Abflachungen des Profilgummis bis etwa handtellergrößer) im Laufflächengummi aufgewiesen. Er habe aber überall noch mindestens 1 mm Profil gehabt. Der rechte Hinterreifen habe in der Mitte der Lauffläche noch ausreichend Profil besessen, lediglich die jeweils äußerste Rille sei abgenutzt gewesen. Damit hätten die Reifen noch nicht die unterste Grenze der Verkehrssicherheit erreicht, wie sie in dem erst am 16. Februar 1960, also nach dem Unfall des Klägers, aufgehobenen Erlaß des Bundesministers für Verkehr vom 7. März 1956 (VkB1 S. 170) festgesetzt worden sei. Nach diesem Erlaß sei die Grenze der Verkehrssicherheit eines Reifens erreicht, wenn die Profiltiefe in der Mitte des Laufstreifens nur noch etwa 1 Millimeter betrage.

Das Berufungsgericht ist aber der Ansicht, daß durch diesen Zustand der Reifen eine Gefahrerhöhung im Sinne des § 23 VVG eingetreten sei. Die Reifen hätten der zur Zeit des Unfalls allerdings noch nicht geltenden Bestimmung des § 36 Abs. 2 Satz 3 StVZO in der Fassung vom 6. Dezember 1960 nicht entsprochen. Nach dieser Vorschrift würden Profilrillen von 1 mm an jeder Stelle der Lauffläche verlangt. Die Gefahrerhöhung sei jedoch nicht als schuldhaft anzusehen, weil ein nicht sachverständiger, durchschnittlicher Kraftfahrer die Reifen nicht wechselt, wenn sie nach ihrem äußeren Erscheinungsbild den Voraussetzungen eines ministeriellen Erlasses genügten und nach

diesem Profil noch in ausreichendem Maße aufwiesen.

Diese Ausführungen sind, wie die Revision mit Grund rügt, von Rechtsirrtum beeinflusst.

Die Weiterbenutzung eines Kraftfahrzeuges, dessen Verkehrssicherheit so wesentlich beeinträchtigt ist, daß der Fahrer gegen § 31 StVZO verstößt, wenn er das Fahrzeug nicht auf kürzestem Wege aus dem Verkehr zieht, bedeutet auch dann eine erhebliche Gefahrerhöhung im Sinne der §§ 23, 29 VVG, wenn die Verkehrsunsicherheit auf Abnutzung zurückzuführen ist (BGHZ 23, 142). Der Halter nimmt durch die Benutzung des verkehrsunsicheren Fahrzeuges auch dann eine Gefahrerhöhung im Sinne des § 23 VVG vor, wenn er diesen Zustand nicht kennt. Die Leistungsfreiheit des Versicherers nach § 25 Abs. 1 VVG tritt aber nicht ein, wenn dem Versicherungsnehmer die Verkehrsunsicherheit des Fahrzeuges ohne sein Verschulden unbekannt geblieben ist (BGH VersR 63, 349).

Für die Beurteilung der Verkehrssicherheit kann nicht, wie das Berufungsgericht annimmt, die zur Zeit des Unfalls noch nicht geltende Bestimmung des § 36 Abs. 2 Satz 3 StVZO herangezogen werden. Für diese Zeit sind vielmehr die vom 4. Strafsenat des Bundesgerichtshofes im Urteil BGHSt 10, 52, 55 festgelegten Grundsätze zu beachten. Dort ist ausgeführt, abgefahrene Reifen seien nur dann im Sinne der §§ 30, 31 StVZO noch vorschriftsmäßig, wenn sie dem Fahrer gestatten, in jeder Lage den Anforderungen des Verkehrs gerecht zu werden. Ob man dies bei völlig abgefahrenen Reifen immer verneinen müsse, sei Tatfrage. Der Erlaß des Bundesver-

kehrsministers vom 7. März 1956 (VkB1 1956, 170) möge insoweit als Richtlinie in Betracht kommen. Die Frage nach der Erheblichkeit der Gefährdung und ihrer Voraussehbarkeit für Fahrer und "alter seien dabei vom Tatrichter unter Beachtung der gegebenen tatsächlichen Verhältnisse im Einzelfall genau zu prüfen.

Diese Gesichtspunkte sind auch für die Beurteilung, ob eine erhebliche Gefahrrhöhung im Sinne der §§ 23, 29 VVG vorliegt, zugrunde zu legen. Die hiernach nötige Prüfung läßt das angefochtene Urteil vermissen. Das Landgericht, auf das das Berufungsgericht verweist, hatte das Vorliegen einer Gefahrrhöhung gerade verneint, ohne der Entscheidung BGHSt. 10, 52 Rechnung zu tragen. Zu Unrecht ist zudem das Berufungsgericht ebenso wie das Landgericht der Ansicht, der rechte hintere Reifen habe den Anforderungen des Erlasses vom 7. März 1956 entsprochen.

Beide Vorinstanzen haben den Erlaß vom 7. März 1956 nicht im vollen Umfang berücksichtigt. Er befaßt sich nicht nur, wie die Parteien annehmen und auch die Vorinstanzen meinen, mit dem Profil der Reifen in der Mitte der Lauffläche. Der Erlaß sagt ausdrücklich Reifen, bei denen das Profil bis auf die Punkte II, IV und V der beigefügten Zeichnung abgefahren ist, sind nicht mehr verkehrssicher. Punkt II ist nach dieser Zeichnung der tiefste Punkt der beiden äußersten der fünf Rillen. Bis auf diesen Punkt war nach den Feststellungen des Berufungsgerichts der rechte hintere Reifen abgefahren, denn die äusseren Rillen fehlten ganz. Das Fehlen der beiden äusseren Rillen wiegt sogar nach dem Erlaß schwerer als das Fehlen des Profils von 1 mm in der Mitte der Lauffläche. Während bei einem Profil von

nur noch etwa 1 mm in der Mitte (Punkte I und III der Zeichnung) der Fahrer von der Polizei darauf aufmerksam zu machen ist, daß die Grenze der Verkehrssicherheit erreicht sei, wurde beim Fehlen der äußeren Rillen dem Fahrzeughalter aufgegeben, für Abhilfe zu sorgen und das Fahrzeug zur Kontrolle vorzuführen. Diese Regelung beruhte darauf, daß Reifen, die am Rande der Lauffläche glattgefahren sind, erhebliche Gefahren durch Verminderung der sog. Seitenführungskräfte zur Folge haben, wie der Sachverständige ausgeführt hat. Inzwischen sind die Anforderungen verschärft worden (§ 36 Abs. 2 Satz 3 StVZO). Jetzt wird auch für die äußeren Rillen eine Profiltiefe von mindestens 1 mm verlangt, während früher das Vorhandensein von Rillen ausreichte.

Ob hiernach vom Kläger eine erhebliche Erhöhung der Gefahr im Sinne der §§ 23, 29 VVG dadurch vorgenommen worden ist, daß er mit dem nur noch drei Rillen aufweisenden Hinterradreifen und einem Reifen mit sog. Auswaschungen im Profil gefahren ist, bedarf zunächst der Erörterung durch das Berufungsgericht. Maßgebend ist, ob der Kläger mit der vorhandenen Bereifung in jeder Lage den Anforderungen des Verkehrs gerecht werden konnte. Es kommt also nicht darauf an, ab die Bereifung trotz einer auf den Zustand der Reifen Rücksicht nehmenden Fahrweise ihre Aufgaben nicht mehr zu erfüllen vermochte (BGHSt 10, 52, 54). Die Bereifung eines Fahrzeuges muß vielmehr so beschaffen sein, daß der Fahrer auch unter ungünstigen Straßen- und Witterungsverhältnissen imstande ist, seinen Pflichten nachzukommen (BGH aaO S. 57). Die Prüfung, ob eine objektive Verletzung der Gefahrstandspflicht vorliegt, muß auf Grund der Ausführungen des gerichtlichen

Sachverständigen unter Berücksichtigung des Parteivorbringens und der zu seiner Unterstützung vorgelegten gutachtlichen Äußerungen vorgenommen werden. Dabei wird auch zu der Frage Stellung zu nehmen sein, ob die Tatsache, daß beide Vorderreifen in gutem Zustand waren, von Bedeutung ist. Von einer nur vorübergehenden Gefahrerhöhung kann jedenfalls nicht gesprochen werden, wenn ein verkehrsunsicheres Fahrzeug zu Fahrten unter beliebigen Bedingungen benutzt wird

Gegebenenfalls wird auch die Frage des Verschuldens des Klägers (§ 25 Abs. 2 Satz 1 VVG) erneut zu prüfen sein. Die Annahme des Berufungsgerichts, die Reifen hätten nach ihrem äußeren Erscheinungsbild den Voraussetzungen des ministeriellen Erlasses vom 7. März 1956 genügt, trifft auf den rechten Hinterradreifen jedenfalls nicht zu. Die Frage ist dahin zu stellen, ob der Kläger bei Anwendung der erforderlichen Sorgfalt, wie sie für einen Kraftfahrer zu fordern ist, unabhängig vom Stande gerade seiner Ausbildung und Fahrpraxis erkennen konnte, eine derartige abgefahrene Bereifung sei nicht mehr verkehrssicher und ihre Benutzung bedeute eine erhebliche Steigerung der versicherten Gefahr (vgl. BGH, VersR 63, 359). Der gerichtliche Sachverständige hatte ausgeführt, das Fehlen der beiden äußeren Rillen sei auch für einen Laien als gefährlich zu erkennen und zu beachten gewesen. Die Auswaschungen seien dagegen für einen Laien nur schwer erkennbar. Auch hier wird zu den Ausführungen des Klägers insbesondere auch über die von ihm veranlaßten Prüfungen des Fahrzeugs Stellung zu nehmen und zu entscheiden sein, ob für einen sorgfältigen Kraftfahrer vorauszusehen war, er könne in Verkehrssituationen (Nässe, Kurven, Überholen) kommen, in denen das völlige Fehlen des Profils an den Rändern der Lauffläche des einen Hinterradreifens, zumal bei Hinterradantrieb, die Unfallgefahr wesentlich erhöht.

Außerdem wird gegebenenfalls zu prüfen sein, ob der Kläger bewiesen hat, die Erhöhung der Gefahr habe keinen Einfluß auf den Eintritt des Versicherungsfalles oder die Leistung des Versicherers gehabt (§ 25 Abs. 3 VVG).

Das angefochtene Urteil war hiernach aufzuheben und die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung an das Berufungsgericht zurückzuverweisen, dem auch die Entscheidung über die Kosten der Revision zu überlassen war.

Dr. Fischer

Dr. Nörr

Liesecke

Dr. Bukow

Dr. Schulze