

Nachschlagewerk: ja
BGHZ: nein

VVG §§ 23, 25

Zu den Voraussetzungen einer Gefahrerhöhung, wenn bei einem Kleinkrafttrad durch Mitnahme eines Beifahrers wiederholt das zulässige Gesamtgewicht überschritten wird.

BGH, Urt. v. 20. März 1967 - II ZR 186/64 - OLG Karlsruhe
(Freiburg)
LG Freiburg

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 186/64

URTEIL

Verkündet am

20. März 1967
Kaufmann,
Justizangestellte
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der A [REDACTED] Versicherungs-Gesellschaft AG, Sitz
M [REDACTED], Direktion für Deutschland in H [REDACTED], T [REDACTED]-
brücke [REDACTED], vertreten durch den Hauptbevollmächtigten für
die Bundesrepublik Deutschland, Dr. Hans Se [REDACTED], H [REDACTED],
T [REDACTED]brücke [REDACTED],

Beklagten und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigte: Rechtsanwälte Prof. Dr. [REDACTED] und
Dr. [REDACTED] -

gegen

den Hilfsarbeiter Willi K [REDACTED] in E [REDACTED]/B [REDACTED],
R [REDACTED]straße [REDACTED],

Kläger und Revisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -.

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 20. März 1967 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Dr. Fischer und der Bundesrichter Dr. Nörr, Dr. Bukow, Dr. Schulze und Fleck

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Beklagten wird das am 30. Juli 1964 verkündete Urteil des Oberlandesgerichts Karlsruhe, Zivilsenat 4 a in Freiburg, aufgehoben.

Die Sache wird zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung, auch über die Kosten des Revisionsverfahrens, an das Berufungsgericht zurückverwiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Der Kläger hatte als Halter eines Mopeds, Marke Puch, bei der Beklagten eine Haftpflichtversicherung abgeschlossen. In der Nacht vom 25. zum 26. November 1960 überließ er die Führung seines Mopeds seinem Freund V. und setzte sich selbst auf den Soziussitz. Um 1.15 Uhr nachts fuhr Vogt mit einer Geschwindigkeit von etwa 40 - 45 km/st durch eine torähnliche Ortseinfahrt. Dabei geriet er von der Straßenmitte auf die äußerste rechte Fahrbahnseite und fuhr dort einen Fußgänger an. Dieser erlitt einen Schädelbruch und eine Gehirnquetschung, an deren Folgen er zum Vollinvaliden geworden ist. - Der zur Zeit des Unfalls zwanzigjährige Kläger wurde wegen fahrlässiger Körperverletzung und Überladung des Mopeds zu Jugendarrest verurteilt.



Der Kläger begehrt, die Deckungspflicht der Beklagten festzustellen. Die Beklagte hat jede Leistung abgelehnt, weil der Kläger sein Moped wiederholt mit zwei Personen besetzt und dadurch überladen habe.

Das Landgericht hat die Klage abgewiesen, das Oberlandesgericht hat ihr stattgegeben. Mit der Revision verfolgt die Beklagte die Wiederherstellung des erstinstanzlichen Urteils. Der Kläger bittet um Zurückweisung des Rechtsmittels.

Entscheidungsgründe:

I. Die Parteien streiten darüber, ob der Kläger durch wiederholte Überladung seines Mopeds eine Gefahrerhöhung vorgenommen hat und die Beklagte dadurch nach § 25 Abs. 1 VVG von der Verpflichtung zur Leistung frei geworden ist.

Nach dem Berufungsurteil steht in tatsächlicher Hinsicht fest: Das Moped des Klägers hatte ein Eigengewicht von 54 kg. Das zulässige Gesamtgewicht betrug 160 kg. Der Kläger wog 62 kg und sein Freund V. 69 kg, so daß das zulässige Gesamtgewicht bei dem Unfall um 25 kg = 15,6 % überschritten war.

Weiter hat das Berufungsgericht festgestellt: Der Kläger habe V. im Frühjahr 1960 mindestens fünfmal, möglicherweise bis zehnmal, auf seinem Moped mitfahren lassen, obwohl er gewußt, zumindest damit gerechnet habe, daß das zulässige Gesamtgewicht seines Kraftrades dadurch überschritten werde. Er habe auch einen anderen Bekannten (Grund) mitgenommen, der ebenso groß und so schwer wie

Vogt gewesen sei. Dafür sei der Kläger im August 1960 bestraft worden. Trotz seiner Bestrafung habe er V noch weiterhin auf dem Soziussitz mitfahren lassen. Auch bei dem Unfall sei das Moped erheblich überladen gewesen. Zusammenfassend sei festzustellen, daß der Kläger sein Moped "gewohnheitsmäßig" durch Mitnahme fremder Personen überladen habe und sich dabei der verkehrsgefährdenden Folgen seines Verhaltens bewußt gewesen sei.

Zur rechtlichen Beurteilung hat das Berufungsgericht ausgeführt: Der Kläger habe durch die laufende Überladung seines Mopeds einen Dauerzustand erhöhter Gefahr geschaffen. Den ihm obliegenden Beweis, daß diese Gefahrerhöhung auf den Eintritt des Versicherungsfalls ohne Einfluß geblieben sei, habe der Kläger nicht erbringen können. Die Beklagte sei gleichwohl nicht leistungsfrei geworden, weil die vorgenommene Gefahrerhöhung auf einer inneren und dem Wechsel unterworfenen Einstellung des Klägers beruhe; sie unterscheide sich dadurch von den Regelfällen der Gefahrerhöhung, die o b j e k t i v begründet seien. Dort ergebe sich die Fortdauer des erhöhten Gefahrenzustandes, z.B. bei schadhaften Reifen oder Bremsen eines Fahrzeugs, im Gegensatz zu einer nur subjektiv begründeten Gefahrerhöhung "aus der Natur der Sache, der Materie". Die Anwendung des § 25 Abs. 1 VVG auf nur subjektiv begründete Gefahrerhöhungen würde zu einer nicht gerechtfertigten Versagung des Versicherungsschutzes auch in den Fällen führen, in denen ein Kraftfahrer häufig und gewohnheitsmäßig zu schnell fahre, einen Hang zu irgendeiner verkehrswidrigen, gefahrerhöhenden Verhaltensweise entwickle. Das sei nicht angängig, weil auf diese Weise der Haftpflichtversicherungsschutz weitgehend ausgehöhlt werde.

II. Der Rechtsauffassung des Berufungsgerichts kann nicht gefolgt werden.

Die Kfz-Haftpflichtversicherung schützt den Versicherungsnehmer vor den Gefahren, die ihm aus dem Gebrauch eines verkehrssicheren Fahrzeugs drohen. Welchen Mindestanforderungen ein Fahrzeug im einzelnen genügen muß, um verkehrssicher zu sein, ist den Vorschriften der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung zu entnehmen (BGH LM Nr. 8 zu § 23 VVG = VersR 1964, 1289). Nach der ständigen Rechtsprechung des Senats nimmt der Versicherungsnehmer daher eine Erhöhung der Gefahr vor, wenn er ein nicht verkehrssicheres Fahrzeug weiter benutzt. Der verkehrsunsichere Zustand des Fahrzeugs kann in abgefahrenen Reifen oder mangelhaften Bremsen, aber auch in einer Überladung des Fahrzeugs (BGHZ 7, 311, 322; RGZ 150, 48) bestehen.

Eine Gefahrerhöhung ist indes noch nicht bei einmaligen Gefährdungshandlungen anzunehmen, bei denen von vornherein feststeht, daß sie den bestehenden Gefahrenstand nur für die absehbar kurze Zeit ihrer Vornahme in Form einer Gefahrensteigerung unterbrechen. Gefährdender Handlungen werden erst zu einer Gefahrerhöhung, 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 Gefahrenverlaufs bilden und damit den Eintritt des Versicherungsfalles generell fördern kann (BGHZ 7, 311; BGH LM Nr. 9 zu § 23 VVG = VersR 1966, 559).

Zu einer Gefahrerhöhung kann es erst durch den Gebrauch eines Fahrzeugs kommen, das den an die Verkehrssicherheit zu stellenden Anforderungen nicht genügt. Wesentlich ist dabei nur, daß sich das Fahrzeug bei der Ingebrauch-

nahme in einem v e r k e h r s w i d r i g e n Zustand befindet. Hingegen kommt es nicht darauf an, worauf der verkehrswidrige Zustand im Einzelfall zurückzuführen ist. Er kann darauf beruhen, daß der Versicherungsnehmer die Beseitigung eines vorhandenen Mangels unterläßt, oder darauf, daß er das Fahrzeug erheblich überlädt. Für die Herbeiführung des verkehrswidrigen Zustandes steht der Unterlassung des Versicherungsnehmers dessen positives Handeln gleich.

Bei der Vornahme der Gefahrerhöhung, dem G e b r a u c h eines verkehrswidrigen Fahrzeugs, unterscheidet sich die Verwendung eines überladenen Fahrzeugs von der Benutzung eines Fahrzeugs mit mangelhaften Bremsen oder Reifen nur dadurch, daß nicht notwendig j e d e weiter unternommene Fahrt den Zustand erhöhter Gefahr in ununterbrochener Folge fortsetzt, sondern für eine Gefahrerhöhung nur Fahrten herangezogen werden können, bei denen das Fahrzeug überladen wird. Zwischenzeitliche Fahrten mit nicht überladenen Fahrzeug, insbesondere Leer- oder Einzelfahrten, hindern dabei weder die Entstehung noch die Fortdauer eines Zustandes erhöhter Gefahr. Entscheidend ist, ob ein Fahrzeug r e g e l m ä ß i g bei s i c h h ä u f i g e r b i e t e n d e r G e l e g e n h e i t erheblich überladen und in diesem verkehrswidrigen Zustand benutzt wird. Das trifft zu, wenn der Versicherungsnehmer sein Moped gewohnheitsmäßig in erheblich überladenen Zustand benutzt. Die innere Einstellung des Versicherungsnehmers tritt dabei in ihrer Funktion als notwendiges Bindeglied der einzelnen Fahrten deutlicher in Erscheinung als z.B. bei der laufenden Benutzung eines Fahrzeugs mit abgefahrenen Reifen, ohne daß sich deshalb die verschiedenen Anwendungsfälle der Gefahrerhöhung wesensmäßig voneinander unterscheiden. Das hat das Berufungsgericht verkannt, wenn es das eine Mal eine nur s u b j e k t i v und das andere Mal eine o b j e k t i v begründete Gefahrerhöhung angenommen hat.

Dem Berufungsgericht ist zuzugeben, daß bei einem "Hang zu irgendeiner verkehrswidrigen Verhaltensweise" noch keine Gefahrerhöhung vorliegen muß. Das steht hier aber nicht in Frage, sondern es geht nur darum, ob ein Versicherungsnehmer, der sein Fahrzeug regelmäßig bei sich häufiger bietender Gelegenheit unter Überschreitung des zulässigen Gesamtgewichts benutzt, dadurch die bei Vertragsschluß zugrunde gelegte Gefahrenlage erhöht. Eine insoweit festgestellte Gewohnheit muß sich in zahlreichen Einzelfällen manifestiert haben, und zwar in Fällen, die nicht i r g e n d e i n verkehrswidriges Verhalten, sondern stets die Benutzung eines überladenen Fahrzeugs zum Gegenstand gehabt haben müssen.

Hiernach kann nicht davon gesprochen werden, daß jeder Hang zu irgendeiner verkehrswidrigen Verhaltensweise eine Gefahrerhöhung darstellt. Es ist deshalb auch nicht zu besorgen, daß jedem Kraftfahrer der Versicherungsschutz versagt werden müsse, wenn er gewohnheitsmäßig zu schnell fahre. Diese Befürchtung des Berufungsgerichts wird nicht nur auf eine unrichtige Voraussetzung gestützt, sondern verkennt auch den grundlegenden Unterschied, der zwischen der Gefahrstandspflicht, die vor der Inbetriebnahme des Fahrzeugs, vor der Teilnahme am Verkehr, zu erfüllen ist, und dem fahrtechnischen Verhalten, dem Gebrauch des Fahrzeugs im Verkehr, besteht (vgl. BGH VersR 1966, 230/31).

III. Das Berufungsgericht hat danach aus unzutreffenden Gründen den § 25 Abs. 1 VVG nicht für anwendbar gehalten. Das Berufungsurteil kann daher keinen Bestand haben.

Die Sache ist zur Endentscheidung durch das Revisionsgericht gemäß § 565 Abs. 3 Nr. 1 ZPO nicht reif. Denn es steht nicht fest, ob der Kläger nach seiner im August 1960

erfolgten Bestrafung wegen eines Vergehens nach § 26 Nr. 3 StVG unverändert an seiner früheren Gewohnheit festgehalten hat, sein Moped in erheblich überladnem Zustand zu benutzen. Bei seiner persönlichen Anhörung vor dem Berufungsgericht hatte der Kläger geäußert, daß er danach nur noch seinen Freund V. mitgenommen habe, und dieser hatte als Zeuge bekundet, daß er in der Zeit von August bis Ende November 1960 nur ganz selten mit dem Kläger zusammen auf dessen Moped gefahren sei.

Um die danach noch erforderlichen Feststellungen treffen zu können, muß die Sache unter Aufhebung des Berufungsurteils zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung an das Berufungsgericht zurückverwiesen werden.

Die Entscheidung über die Kosten hängt vom Ausgang des Rechtsstreits ab und wird deshalb dem Berufungsgericht übertragen.

Dr. Fischer	Dr. Nörr	Dr. Bukow	Bundesrichter	Fleck
			Dr. Schulze	
			ist beurlaubt	
			und deshalb	
			nicht in der Lage	
			zu unterschreiben	
			Dr. Fischer	