

2035 072 18
BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II 2R 237/64

URTEIL

Verkündet am

19. Sept. 1966

Schorm,

Justizangestellter

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der M a [REDACTED] V [REDACTED] gesellschaft AG,
M [REDACTED], A [REDACTED], gesetzlich vortreten durch
den Vorstand, Vorsitzender Professor Dr. Emil F [REDACTED], M [REDACTED],

Beklagten und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

den Maschineningenieur Rainer M [REDACTED], M [REDACTED],
K [REDACTED]straße [REDACTED],

Kläger und Revisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -.

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 19. September 1966 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Dr. Fischer und der Bundesrichter Dr. Nörr, Liesecke, Flock und Stimpel

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Beklagten wird das Urteil des Oberlandesgerichts Karlsruhe - 1 b Zivilsenat - vom 21. Oktober 1964 aufgehoben.

Die Sache wird zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung, auch über die Kosten der Revision, an das Berufungsgericht zurück-
· verwiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Der Kläger, der am 23. März 1959 seinen Führerschein erhalten hatte, war als Halter eines am 14. April 1959 gebraucht gekauften Volkswagens bei der Beklagten gegen Haftpflicht versichert. Am 2. August 1959 geriet der von ihm gelenkte Wagen bei Regennässe auf der Autobahn ins Schleudern, fuhr über den Mittelstreifen und stieß mit zwei entgegenkommenden Kraftwagen zusammen. Wegen der hierdurch entstandenen Personen- und Sachschäden hat die Beklagte dem Kläger den Versicherungsschutz verweigert, weil er abgefahrene Reifen benutzt und dadurch die Gefahr erhöht habe.

- 3 -

Der hiergegen gerichteten Klage auf Feststellung, daß die Beklagte dem Kläger Versicherungsschutz gewähren müsse, haben Landgericht und Oberlandesgericht stattgegeben. Auf die Revision der Beklagten hat der erkennende Senat durch Urteil vom 9. Dezember 1963 - II ZR 142/62 - das angefochtene Urteil aufgehoben und die Sache an das Berufungsgericht zurückverwiesen. Das Berufungsgericht hat erneut gegen die Beklagte entschieden. Mit der Revision, um deren Zurückweisung der Kläger bittet, erstrebt die Beklagte die Abweisung der Klage.

Entscheidungsgründe:

I. Nach den Feststellungen des Berufungsgerichts ist der Kläger mit einem Wagen gefahren, dessen Bereifung nicht in verkehrssicherem Zustand war. Der linke Hinterradreifen hatte zwar auf der Lauffläche überall noch mehr als 1 mm Profil, zeigte aber sehr starke sogenannte Auswaschungen. Der rechte hintere Reifen wies von ursprünglich fünf rundumlaufenden Rillen nur noch die drei mittleren auf; die beiden äußeren Rillen waren abgefahren. Hierdurch besaß der Reifen nicht mehr genügend Seitenführungskräfte, sodaß der Wagen, selbst bei gerader Fahrt, auf nasser Straße mit der Hinterachse aus der Spur ausbrechen konnte, vor allem wenn er mit höherer Geschwindigkeit gefahren wurde. Der Reifen entsprach auch nicht den Richtlinien, die zur Unfallzeit in einem Erlaß des Bundesverkehrsministers vom 7. März 1956 (VerkBl 1956, 170) niedergelegt waren. Wenngleich dieser Erlaß an die Tiefe der äußeren Profiltrillen weniger strenge Anforderungen stellte als die Vorschriften des § 36 Abs. 2 Satz 3 und 4 StVZO in der heute geltenden Fassung, bezeichnete auch er schon einen Reifen, dessen Profil, wie hier, an den



äußeren Rillen ganz abgefahren war, als nicht mehr verkehrssicher. Das hat der Senat im ersten Revisionsurteil vom 9. Dezember 1963 (= VersR 1964, 134) näher dargelegt. Mit einem solchen Reifen konnte der Kläger den Anforderungen des Verkehrs nicht in jeder Lage gerecht werden, selbst wenn der andere Hinterradreifen - was das Berufungsgericht offen läßt - entgegen der Auffassung des gerichtlichen Sachverständigen Schreiner noch verkehrstauglich gewesen sein sollte.

Aus diesem Sachverhalt folgert das Berufungsgericht zutreffend, der Kläger habe objektiv eine erhebliche Gefahrerhöhung im Sinne der §§ 23, 29 VVG vorgenommen. Seine Ausführungen stehen insoweit in Einklang mit der ständigen Rechtsprechung des Senats und der rechtlichen Beurteilung im ersten Revisionsurteil. Wer vorschriftswidrig ein Kraftfahrzeug mit auch nur einem stark abgefahrenen und deshalb nicht mehr verkehrssicheren Reifen zu beliebigen Fahrten benutzt, schafft gegenüber der bei Abschluß des Versicherungsvertrags vorausgesetzten Gefahrenlage einen neuen Zustand erhöhter Gefahr, der allgemein die Möglichkeit, daß der Versicherungsfall eintritt, auf unbestimmte Zeit erheblich näher rückt (IGH VersR 1965, 430; 1963, 529). Mit Recht hat es das Berufungsgericht hierbei als unerheblich angesehen, ob der Reifen schon in dem knapp vier Monate vor dem Unfall liegenden Zeitpunkt, da der Kläger das Fahrzeug erworben und sich bei der Beklagten versichert hat, verkehrsuntauglich gewesen ist. Denn die "Vornahme" einer Gefahrerhöhung nach dem Vertragsabschluß im Sinne des § 23 VVG liegt allein in der Tatsache, daß der Versicherungsnehmer das Fahrzeug trotz seiner verkehrswidrigen Beschaffenheit laufend benutzt (BGH VersR 1957, 123; 1963, 349; 1966, 230 u.a.m.).

II. Eine Gefahrerhöhung, wie sie der Kläger vorgenommen hat, befreit den Versicherer nach § 25 Abs. 1 VVG bei Eintritt des Versicherungsfalles grundsätzlich von seiner Leistungspflicht. Das gilt jedoch gemäß § 23 Abs. 2 und 3 VVG dann nicht, wenn der Versicherungsnehmer beweist, daß die Verletzung der Gefahrstandspflicht nicht auf seinem Verschulden beruht, oder daß die Erhöhung der Gefahr den Eintritt des Versicherungsfalles oder den Umfang der Versicherungsleistung nicht beeinflußt hat. Den letzteren Beweis sieht das Berufungsgericht nicht als geführt an, weil nicht zu widerlegen sei, daß bei dem Unfall die mangelhafte Bereifung ursächlich mitgewirkt hat. Diese Beurteilung ist rechtlich fehlerfrei.

Jedoch meint das Berufungsgericht, den Kläger treffe kein Verschulden. Es folgt nicht der Ansicht des Sachverständigen Schreiner, selbst ein Laie hätte zur Unfallzeit erkennen können und beachten müssen, daß der rechte Hinterradreifen in einem gefährlichen Zustand war. Vielmehr ist es der Auffassung, auch ein sorgfältiger Kraftfahrer sei damals davon ausgegangen, ein Reifen sei ausreichend verkehrssicher, wenn er in der Mitte der Lauffläche, wo im allgemeinen das Profil zuerst zu verschwinden pflege, noch 1 mm Profil habe. Allein aus dem Fehlen der beiden äußeren Rillen hätte er daher eine wesentliche Gefahrerhöhung nicht entnommen.

Diese Ausführungen sind rechtlich nicht haltbar.

Der Entlastungsbeweis des Versicherungsnehmers nach § 25 Abs. 2 VVG ist schon bei leichter Fahrlässigkeit ausgeschlossen. Fahrlässig handelt, wer die im Verkehr erforderliche Sorgfalt außer Acht läßt (§ 276 BGB). Im

11

Straßenverkehr bestimmt sich das Maß der nach den Umständen gebotenen Sorgfalt danach, was ein Verkehrsteilnehmer nach dem jeweiligen Stand der verkehrstechnischen Erkenntnisse und Erfahrungen tun muß, um sich und andere in keiner Verkehrslage mehr als nötig zu gefährden. Dazu gehört bei einem Kraftfahrer, der durch den Betrieb seines Fahrzeugs eine besondere Gefahrenquelle eröffnet, vor allem auch die laufende Überprüfung des Fahrzeugs auf seine Verkehrssicherheit, die ihm unabhängig vom Stand gerade seiner Ausbildung und Fahrpraxis obliegt. Denn nur so ist gewährleistet, daß die Betriebsgefahr das gewöhnliche und unvermeidbare Maß nicht übersteigt. Nur so kann ein versicherter Kraftfahrzeughalter oder -fahrer auch seiner Pflicht gemäß § 23 VVG genügen, die versicherte Gefahr nicht über das vertraglich vorausgesetzte Maß hinaus zu erhöhen. Das gilt ganz besonders auch für die Bereifung, deren Zustand neben dem der Bremsen und der Lenkung für die Verkehrssicherheit des Fahrzeugs eine entscheidende Bedeutung hat. Gerade sie müssen sorgfältig und fortlaufend geprüft werden, was dadurch erleichtert wird, daß Reifenschäden, namentlich infolge Abnutzung, meist offen vor Augen liegen.

Genügt ein Versicherungsnehmer diesen Ansprüchen nicht, so kann er sich nicht schon damit entlasten, ihm fehlten die nötigen technischen Kenntnisse, um die Verkehrssicherheit der Reifen selbst beurteilen und prüfen zu können. Denn ebenso wie die öffentlichen Verkehrssicherheitsvorschriften mit ihren Geboten und Verboten (vgl. insbesondere § 31 StVZO) wenden sich auch die Bestimmungen des Versicherungsrechts über die Gefahrerhöhung nicht nur an Fachleute, sondern an jeden, der für eine bestimmte Gefahrenlage verantwortlich ist und sie deshalb

auf das unumgängliche Maß beschränken muß. Um die durch den Betrieb eines Kraftfahrzeugs begründete Verantwortung tragen zu können, muß sich daher der Halter oder Fahrer entweder selbst die Kenntnisse aneignen, die jeweils zur Beurteilung der Verkehrssicherheit nötig sind, oder er muß insbesondere für solche Prüfungen, für die eine besondere, nicht von jedem Kraftfahrer zu erwartende Sachkunde nötig ist, regelmäßig und in ausreichenden zeitlichen Abständen die Hilfe von Fachleuten in Anspruch nehmen, wie sie vor allem in den Kraftfahrzeugwerkstätten geboten wird. Unterläßt er beides, so kann er sich bei einem durch ungenügende Überwachung des Fahrzeugs verursachten Unfall nicht mit seiner selbst zu vertretenden Unkenntnis entschuldigen.

Wenn daher der Kläger technisch nicht genügend geschult war, um eine verkehrswidrige Beschaffenheit der Reifen selbst feststellen zu können, so durfte er auch nicht von sich aus entscheiden, die offen zu Tage liegende Abnutzung der beiden äußeren Rillen am linken Hinterradreifen bedeute noch keine Gefahr, sondern er mußte hierzu sachkundigen Rat einholen, wie die Revision ^{zutreffend} ausführt. Daran ändert es nichts, daß seit dem Unfall des Klägers im Mai 1959 die Einsicht in die wesentliche Bedeutung guterhaltener Reifenprofile allgemein weiter fortgeschritten sein mag. Daß auch nach dem damaligen Stand der Verkehrstechnik Reifen, deren äußere Rillen fehlten, als verkehrsunsicher angesehen wurden, ergeben das bald nach dem Unfall erstattete Gutachten Schreiner und der schon genannte Erlass vom 7. März 1956. Hierauf kommt es aber für die Frage, welches Maß an Sorgfalt den jeweiligen Anforderungen des Straßenverkehrs entspricht und deshalb auch von jedem

18

Kraftfahrer gefordert werden muß, entscheidend an. Ob der Kläger jenen Erlaß gekannt hat oder kennen konnte, ist hierbei unerheblich. Denn seine Pflicht, die weitere Benutzung des Hinterradreifens zu unterlassen, wurde nicht erst durch die im Erlaß enthaltenen Richtlinien begründet, sondern durch die tatsächliche, bereits damals erkennbare Verkehrsunsicherheit eines Reifens mit abgefahrenen Außenrillen, die in diesen Richtlinien nur ihren Niederschlag gefunden hat.

Nichts anderes besagte schließlich das vom Berufungsgericht angezogene Urteil des 4. Strafsenats des Bundesgerichtshofs vom 12. Dezember 1956 (BGHSt 10, 52), worin ausgeführt war, es sei Tatfrage, ob bei völlig glattgefahrenem Profil die Vorschriftsmäßigkeit eines Reifens immer verneint werden müsse. Diese Tatfrage hat das Berufungsgericht rechtlich einwandfrei dahin beantwortet, daß unter den hier gegebenen Umständen der rechte Hinterradreifen, auch wenn nur seine beiden Außenprofile völlig glattgefahren waren, unverzüglich aus dem Verkehr gezogen werden mußte, weil der Fahrer mit ihm nicht mehr in jeder Lage den Ansprüchen des Verkehrs gerecht werden konnte.

III. Die Entscheidung über den Klaganspruch hängt demnach davon ab, ob der Kläger sich um die Erfüllung seiner Gefahrstandspflicht wenigstens in der Weise bemüht hat, daß er die Bereifung seines Wagens laufend durch Fachleute überprüfen ließ. Diese Frage, auf deren Erheblichkeit der Senat schon in seinem ersten Revisionsurteil hingewiesen hatte, hat das Berufungsgericht offengelassen. Hierbei kann auch eine Rolle spielen, in welchem Zustand der Kläger das Fahrzeug erworben hat, ob damals die Ordnungsmäßigkeit der Reifen von sachverständiger Stelle geprüft und dem Kläger bestätigt worden ist, und wie stark der Kläger

den Wagen in den folgenden vier Monaten beansprucht hat. Zu beachten ist ferner, daß für eine Entlastung des Klägers nur solche Inspektionen in Betracht kommen, die sich auch auf den Zustand der Reifen erstreckt haben (BGH VersR 1961, 848; 1965, 279 und 452).

Der Kläger hat u.a. vorgetragen, er habe seinen Wagen bei der VW-Vertragswerkstatt seines damaligen Wohnortes warten und außerdem wöchentlich bei einer nahe seiner Wohnung gelegenen Opel-Vertretung waschen und überprüfen lassen. Versteht man diesen Vortrag dahin, daß diese ständige Überprüfung auch die Reifen eingeschlossen habe, so könnte er, wenn er bewiesen wird, den Kläger von dem Vorwurf der Fahrlässigkeit entlasten. Zwar sind einer durch Inspektionen möglichen Entlastung des Versicherungsnehmers insoweit Grenzen gesetzt, als ein Kraftfahrer stets für solche Mängel verantwortlich bleibt, die auch von einem kraftfahrtechnisch unerfahrenen Versicherungsnehmer nicht übersehen werden dürfen (BGH VersR 1965, 279). Für die Verhältnisse des Jahres 1959 läßt sich aber, insoweit in Übereinstimmung mit dem Berufungsgericht, die Annahme vertreten, bei dem hier vorliegenden Bereifungszustand eines Personenkraftwagens sei diese Grenze, wenn auch nahe gerückt, so doch noch nicht überschritten.

Freilich hat sich der Kläger für die Richtigkeit seines Vorbringens angesichts der inzwischen verstrichenen Zeit nur noch auf seine eigene Aussage als Partei beziehen können, abgesehen von einem Hinweis auf die Feststellung des gerichtlichen Sachverständigen, der Wagen habe sich in einem sehr guten äußeren Erhaltungszustand befunden und beste Pflege erkennen lassen. Ob es die Prozeßlage rechtfertigt, den Kläger entsprechend seiner Anregung gemäß § 448 ZPO von Amts wegen zu vernehmen, kann

nur der Tatrichter nach pflichtgemäßem Ermessen entscheiden.

Da hiernach noch weitere, dem Tatrichter vorbehaltene Feststellungen notwendig sind, muß die Sache erneut an das Berufungsgericht zurückverwiesen werden. Diesem ist auch die Kostenentscheidung zu überlassen, da sie vom endgültigen Ausgang des Rechtsstreits abhängt.

Dr. Fischer

Dr. Nörr

Liesecke

Fleck

Stempel