

Nachschlagewerk: ja
Amtliche Sammlung: nein

VVG §§ 23, 25

Beschränkt sich die Benutzung eines verkehrsunsicheren Kraftfahrzeugs auf eine einmalige Fahrt (Gefährdungshandlung), so kann die Länge der zurückgelegten Fahrstrecke zu einer erheblichen Gefahrensteigerung beitragen, aber keine Gefahrerhöhung begründen.

BGH, Urt. v. 7. April 1966 - II ZR 16/64 - OLG Köln
IG Bonn

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 16/64

URTEIL

Verkündet am

7. April 1966
Heil, Justiz-
obersekretär

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der A [REDACTED] Versicherungs-Aktiengesellschaft I [REDACTED]-
G [REDACTED], H [REDACTED], N [REDACTED] R [REDACTED]straße [REDACTED] - [REDACTED], vertre-
ten durch die Vorstandsmitglieder Dr. Rudolf Hö [REDACTED] und
Dr. Ernst v. d. T [REDACTED],

Beklagten und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

1. die Firma H [REDACTED] Kommanditgesellschaft, B [REDACTED],
Eu [REDACTED] Straße [REDACTED], vertreten durch ihren persön-
lich haftenden Gesellschafter Mathias L [REDACTED],
2. den Kraftfahrer Ferdinand R i [REDACTED], B [REDACTED], Bo [REDACTED]-
[REDACTED] Straße [REDACTED],

Kläger und Revisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -.

- 2 -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 7. April 1966 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Dr. Fischer und der Bundesrichter Liesecke, Dr. Bukow, Dr. Schulze und Fleck

für Recht erkannt:

Die Revision gegen das Urteil des 11. Zivilsenats des Oberlandesgerichts Köln vom 15. November 1963 wird auf Kosten der Beklagten zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Klägerin zu 1 - kurz Klägerin genannt - betreibt ein Transportunternehmen mit eigenen Kraftfahrzeugen, für deren Betrieb sie sich bei der Beklagten gegen Haftpflicht versichert hat. In der Nacht vom 27. zum 28. Juli 1961 fuhren der Komplementär der Klägerin, Mathias L., und der als Fahrer beschäftigte Kläger zu 2 - kurz Kläger genannt - mit einem Lastzug der Klägerin nach M. Kurz vor dem Ziel trat an dem dreiachsigen Anhänger ein Achsschaden auf. Lanzerath beschaffte eine neue Mittelachse, entschloß sich dann aber wegen der Überlastung der M. Reparaturwerkstätten, den Lastzug in der kommenden Nacht nach B. zurückzufahren und den Anhänger dort in einer ihm bekannten Werkstatt instand setzen zu lassen. Die Fahrt wurde gegen 22 Uhr angetreten. - Zuvor hatte L. das linke Rad der Mittelachse des Anhängers entfernt und die Bremsanlage auf Vollast gestellt. In diesem Zustand war der Anhänger nach Ansicht



des im Strafverfahren gehörten Sachverständigen bedingt fahrfähig und konnte durch den zugehörigen Lastkraftwagen der ausgewählten Instandsetzungsfirma zugeführt werden.

Am nächsten Morgen, gegen 8,30 Uhr, kam es nach dem Verlassen der Autobahn auf der Bundesstraße ■ zu einem Unfall. Als der Kläger den Lastzug auf nasser Fahrbahn abbremsen mußte, um links abzubiegen, scherte der Anhänger vorn nach rechts aus und erfaßte einen kurz zuvor überholten Mopedfahrer, der dadurch stürzte, unter den Anhänger geriet und sofort starb. - Der Kläger wurde wegen fahrlässiger Tötung zu einer Geldstrafe verurteilt.

Die Kläger begehren, die Deckungspflicht der Beklagten festzustellen. Die Beklagte lehnt jede Leistung ab, weil der Unfall auf die Benutzung des nicht verkehrssicheren Anhängers zurückzuführen sei. Außerdem hält die Beklagte sich für leistungsfrei, weil die Klägerin durch unrichtige Angaben in der Schadenanzeige ihre Aufklärungspflicht verletzt habe.

Das Landgericht hat die Klage abgewiesen, das Oberlandesgericht hat ihr stattgegeben. Mit der zugelassenen Revision erstrebt die Beklagte die Wiederherstellung des landgerichtlichen Urteils. Die Kläger bitten um Zurückweisung des Rechtsmittels.

Entscheidungsgründe:

I. In dem Streit der Parteien über eine von der Klägerin vorgenommene Gefahrerhöhung ist mit dem Berufungs-

gericht davon auszugehen, daß der benutzte Anhänger infolge der ungleichen Bremswirkung von zwei Rädern links gegenüber drei Rädern rechts nicht verkehrssicher gewesen ist. Zu der danach bestehenden Rechtslage hat das Berufungsgericht ausgeführt: Der schadhafte Anhänger habe nach § 31 Abs. 1 StVZO auf dem kürzesten Wege aus dem Verkehr gezogen werden müssen. Dem habe der Komplementär der Klägerin zuwidergehandelt, als er mit dem Anhänger nach B zurückgefahren sei, um ihn dort reparieren zu lassen. Sein Verhalten sei zu mißbilligen, weil dadurch andere Verkehrsteilnehmer gefährdet worden seien. Versicherungsrechtlich sei die Gefahrenlage erheblich gesteigert worden. Die Gefahrensteigerung habe sich jedoch auf die Fahrt von M nach B beschränkt. Ihre Dauer sei von vornherein zeitlich begrenzt gewesen. Es liege deshalb nur eine einmalige Gefährdungshandlung von vorübergehender Dauer vor. Zu einer leistungsbefreienden Gefahrerhöhung im Sinne der §§ 23, 25 VVG sei es hingegen nicht gekommen.

Die Revision bekämpft diese Auffassung als fehlerhaft. Ihre Angriffe können jedoch keinen Erfolg haben.

Der Tatbestand der Gefahrerhöhung setzt voraus, daß an die Stelle des ursprünglichen Gefahrstandes für eine nicht unerhebliche Zeit ein neuer, höherer Gefahrstand tritt. Von einer danach notwendigen Verschiebung des Gefahrstandes kann bei gelegentlichen, in ihren Wirkungen nicht fortdauernden Schwankungen der Gefahrenlage nicht gesprochen werden. Nach der ständigen Rechtsprechung des Senats (vgl. BGHZ 7, 311; 23, 142 = VersR 1952, 399; 1957, 123) sind Gefährdungsvorgänge deshalb nur dann als Gefahrerhöhung im Sinne der §§ 23 ff VVG 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 Gefahrenverlaufs bilden und damit den Eintritt des Versicherungsfalls generell fördern kann. Die Gefahrenlage muß auf ein neues, höheres Niveau emporsteigen und sich dort ebenso wie auf dem bisherigen stabilisieren. Das erreichen schon ihrem Wesen nach nicht einmalige Gefährdungshandlungen, bei denen von vornherein feststeht, daß sie den bestehenden Gefahrenzustand nur vorübergehend für die Zeit ihrer Vornahme in Form einer Gefahrensteigerung unterbrechen. Hiervon geht auch das Gesetz aus, wenn es den Versicherungsnehmer in § 23 Abs. 2 VVG zur unverzüglichen Anzeige einer eingetretenen Gefahrerhöhung verpflichtet, um dem Versicherer die Entschließung darüber zu ermöglichen, ob er den Versicherungsvertrag wegen der Gefahrerhöhung kündigen oder - unter Umständen gegen Erhöhung der Prämie - fortsetzen will. Die auferlegte Verpflichtung wäre sinnlos, wenn sie auch Gefahrensteigerungen einbeziehen würde, die ihrer Natur nach nur von kurzer Dauer sind.

Die einschränkende Auslegung des Begriffs der Gefahrerhöhung entspricht, wie der Senat in seiner dafür grundlegenden Entscheidung in BGHZ 7, 311 näher dargelegt hat, nicht nur der Interessenlage der Beteiligten, sondern gestattet auch allein die notwendige Abgrenzung gegenüber den Vorschriften über die Herbeiführung des Versicherungsfalls. Wollte man den Begriff der Gefahrerhöhung auf einmalige Gefährdungsvorgänge erstrecken, so würde der Versicherungsnehmer schon bei leichter Fahrlässigkeit den Versicherungsschutz verlieren, während diese Rechtsfolge sonst nur unter den weit strengeren Voraussetzungen, die das Gesetz bei der Herbeiführung des Versicherungsfalls vorsieht, eintreten könnte. Die

dafür geltenden Vorschriften würden auf diese Weise nahezu bedeutungslos werden, insbesondere für die Haftpflichtversicherung, die den Versicherungsnehmer auch gegen die Folgen seiner eigenen, selbst groben Fahrlässigkeit schützt.

Nach den vorstehenden Grundsätzen ist auch zu beurteilen, wann es bei der Benutzung eines verkehrsunsicheren Kraftfahrzeugs zu einer Gefahrerhöhung kommt. Soll ein nicht betriebssicheres Fahrzeug z.B. nur noch nach Hause oder zur Reparatur in die Werkstatt gefahren werden, so liegt wegen der von vornherein begrenzten Wirkung nur eine einmalige Gefahrensteigerung vor. Entschließt sich der Versicherungsnehmer hingegen, ein schadhaftes Fahrzeug vor der erforderlichen Reparatur noch zu weiteren Fahrten im Verkehr zu verwenden, so wird dadurch für eine Vielzahl von Fahrten die Möglichkeit eines Haftpflichtfalles erheblich gesteigert und damit ein Zustand erhöhter Gefahr geschaffen, der nach seiner mutmaßlichen Dauer die Grundlage eines neuen natürlichen Gefahrenverlaufs bilden kann.

Hiervon ausgehend ist das Berufungsgericht ohne Rechtsirrtum zu der Auffassung gelangt, daß die Rückführung des schadhaften Anhängers an seinen Heimatstandort, um ihn dort sogleich reparieren zu lassen, noch keine Gefahrerhöhung darstellt. Denn auf diese e i n e Fahrt, deren zeitliche Begrenzung von vornherein feststand, sollte nach dem festgestellten Entschluß der Klägerin die Verwendung des verkehrsunsicheren Anhängers beschränkt bleiben. Die Grenzen für die Annahme einer zeitlich begrenzten, vorübergehenden Gefahrensteigerung dürfen aus den oben dargelegten Gründen, die gegen eine Ausweitung des Begriffs der Gefahrerhöhung sprechen, nicht zu eng gezogen werden. Hier sind sie noch nicht überschritten.

Demgegenüber vertritt die Revision in Anlehnung an § 31 Abs. 1 StVZO die Ansicht, ein verkehrsunsicheres Kraftfahrzeug dürfe nur noch kürzeste Entfernungen zurücklegen, wenn eine Gefahrerhöhung vermieden werden solle. Die zurückgelegte Entfernung sei deshalb bei jeder, auch der nur einmaligen Benutzung eines verkehrsunsicheren Kraftfahrzeugs von entscheidender Bedeutung.

Der Auffassung der Revision, die Fälle der Gefahrerhöhung seien in der Kraftverkehrsversicherung abweichend von dem allgemein geltenden Versicherungsrecht nach der Entfernung zu bestimmen, kann nicht gefolgt werden. Die von einem verkehrsunsicheren Kraftfahrzeug zurückgelegte Fahrstrecke kann unter zwei Gesichtspunkten - nach der Zeit und nach der Gefahr - beurteilt werden. Hiervon kann nur der Zeitfaktor darüber entscheiden, ob es zu einem Zustande kommt, der von so langer Dauer ist, daß er die Grundlage eines neuen natürlichen Gefahrenverlaufs bilden kann. Die Grenze setzt dabei die einmalige Gefährdungshandlung. Der dafür entwickelte Begriff ermöglicht eine zuverlässige Abgrenzung der Gefahrerhöhung in ihrem gesamten Geltungsbereich, auch für die Kraftverkehrsversicherung.

Ob danach e i n e H a n d l u n g von nur begrenzter Dauer oder e i n Z u s t a n d von unbestimmter Dauer, in dem die einzelnen Handlungen aufgehen, anzunehmen ist, hängt wesentlich von den subjektiven Vorstellungen des Handelnden ab (vgl. BGH VersR 1962, 368/69). Auf den jeweiligen Grad der Gefährdung kommt es hingegen nicht an. Bei einer Gefährdungshandlung kann die Gefahrensteigerung - wenn auch nur vorübergehend - weit größer sein als bei einer Gefahrerhöhung. Die

Voraussetzungen der Gefahrerhöhung werden durch die Größe der Gefahr nicht geändert; sie bleiben immer gleich, ohne Rücksicht darauf, ob die Gefahr das eine Mal geringer, ein anderes Mal größer ist. Die Gefahrerhöhung ist nicht einer Summe von Zeit und Gefahr vergleichbar, die sich beliebig ändern können und nur zusammen eine bestimmte Größe ergeben müssen. Einer längeren Zeit geringer Gefährdung steht eine kürzere Zeit stärkerer Gefährdung nicht gleich.

Hierauf läuft aber die Ansicht der Revision hinaus, daß es keinen Unterschied mache, ob die Weiterbenutzung eines verkehrsunsicheren Kraftfahrzeugs im laufenden Betrieb nach fünf Tagen durchschnittlicher Fahrleistung von je 20 km oder eine einmalige Fahrt von 100 km zum Eintritt des Versicherungsfalls führe. Die versicherungsrechtliche Gleichbehandlung der beiden Fälle läßt sich mit § 31 Abs. 1 StVZO nicht begründen. An dem Hinweis auf die genannte Vorschrift wird deutlich, daß die Revision nur noch die Gefahr sieht, die dem Straßenverkehr bei jeder Benutzung eines verkehrsunsicheren Kraftfahrzeugs droht. Wenn ein solches Kraftfahrzeug nach dem Straßenverkehrsrecht auf dem kürzesten Wege aus dem Verkehr zu ziehen ist, so besagt das noch nichts darüber, wie ein Zuwiderhandeln gegen diese Vorschrift nach dem Versicherungsrecht, das anderen Zwecken dient und anderen Regeln unterliegt, zu beurteilen ist. Bei Verstößen gegen andere Vorschriften des Straßenverkehrsrechts denkt auch die Revision nicht daran, eine einmalige Zuwiderhandlung nur deshalb als Gefahrerhöhung zu qualifizieren, weil der Verstoß besonders schwer ist und die Gefahrensteigerung besonders groß ist. Für die Benutzung eines verkehrsunsicheren Kraftfahrzeugs kann nichts anderes gelten. Wie sonst ist ein solches Verhalten unterschiedlich danach zu

beurteilen, ob es sich in einer Handlung erschöpft, die nur unter den Voraussetzungen der §§ 61, 152 VVG die Haftung des Versicherers ausschließt oder zu einem Zustand erhöhter Gefahr geführt hat.

Zwischen Gefährdungshandlung und Gefahrerhöhung muß gerade in der Haftpflichtversicherung klar unterschieden werden, weil hier das Verhalten des Versicherungsnehmers, solange es zu keinem Zustand erhöhter Gefahr führt, bis auf die Ausnahmefälle des § 152 VVG immer gedeckt ist, mag es sich dabei um noch so großen Leichtsinn, um eine noch so folgenschwere Gefahrensteigerung handeln. Das Ergebnis wird bei einem so weitreichenden Versicherungsschutz vom moralischen Standpunkt aus nicht immer befriedigen. Es muß aber als unvermeidbare Folge der rechtlichen Gestaltung der Haftpflichtversicherung hingenommen werden und kann nicht den Versuch rechtfertigen, den Deckungsschutz durch eine Ausweitung des Anwendungsgebietes der Gefahrerhöhung einschränken zu wollen. Die Haftpflichtversicherung trägt nun einmal nicht dazu bei, im Versicherungsnehmer den Willen zur Schadensverhütung zu stärken, erfüllt desungeachtet aber die volkswirtschaftlich und sozial wichtige Aufgabe, die wirtschaftliche Existenz des Versicherungsnehmers gegen die Bedrohung durch unabsehbare Haftpflichtverbindlichkeiten zu schützen.

II. Des weiteren hat das Berufungsgericht geprüft, ob die Klägerin ihre Aufklärungspflicht verletzt hat, und dazu ausgeführt: Die Klägerin habe die in der Schadenanzeige gestellte Frage: "Auf welche Fehler oder Mängel Ihres Fahrzeugs ist der Unfall zurückzuführen?" mit "unbekannt" beantwortet. Diese Antwort sei nicht falsch.

Denn die Klägerin habe bei Ausfüllung der Schadenanzeige am 7. August 1961 noch keine Gewißheit über die Schadensursache besessen. Das habe sie mit ihrer Antwort "unbekannt" in einer für jeden Versicherer erkennbaren Form zum Ausdruck gebracht. Selbst wenn man die Angabe für unrichtig halte, sei die Beklagte zur Leistung verpflichtet geblieben, weil die Klägerin ihre Aufklärungspflicht allenfalls grobfahrlässig verletzt habe, die Verletzung aber weder die Feststellung des Versicherungsfalls noch den Umfang der Leistungspflicht des Versicherers beeinflusst habe (§§ 7 V AKB, 6 Abs. 3 VVG).

Die Revision meint dagegen, die gestellte Frage sei bewußt ausweichend beantwortet worden. Daraus sei auf eine v o r s ä t z l i c h e Verletzung der Aufklärungspflicht zu schließen. Die Rüge ist gegenstandslos, weil schon objektiv keine Obliegenheit verletzt ist. Denn die gegebene Antwort ist nicht unrichtig, wenn die Klägerin die eigentliche Unfallursache bei Erstattung der Schadenanzeige noch nicht genau gekannt, sondern erst später erfahren hat. Das aber hat das Berufungsgericht festgestellt, ohne daß insoweit ein Rechtsfehler erkennbar ist.

III. Nach alledem erweist sich die Revision der Beklagten als unbegründet; sie ist daher zurückzuweisen.

Die Kosten des ohne Erfolg eingelegten Rechtsmittels fallen nach § 97 Abs. 1 ZPO der Beklagten zur Last.

Dr. Fischer Liesecke Dr. Bukow Dr. Schulze Fleck