

Verkündet

am 19. Dezember 1955

Jodas, Justizangestellter
als Urkundsbeamter der Ge-
schäftsstelle

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

In dem Rechtsstreit

der V [REDACTED] zu B [REDACTED], Allgemeine Versicherungs AG in D [REDACTED],
vertreten durch ihren Vorstand Dr. H [REDACTED] in D [REDACTED], B [REDACTED]straße

Beklagten, Berufungsklägerin
und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Prof. Dr. [REDACTED] -

gegen

die Witwe Gertrud M [REDACTED] in S [REDACTED] Nr [REDACTED]
bei F [REDACTED]

Klägerin, Berufungsbeklagte
und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

hat der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die mündliche
Verhandlung vom 15. Dezember 1955 unter Mitwirkung des Senats-
präsidenten Dr. Canter und der Bundesrichter Dr. Selowsky, Dr. Hai-
dinger, Dr. Kuhn und Artl für Recht erkannt:

Auf die Revision der Beklagten wird das Urteil des
4. Zivilsenats des Oberlandesgerichts in Düsseldorf
vom 8. Dezember 1953 aufgehoben und die Klage unter
Abänderung des Urteils der 1. Zivilkammer des Land-
gerichts in Düsseldorf vom 12. März 1953 abgewiesen.

Die Kosten des Rechtsstreits werden der Klägerin auferlegt.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Der Ehemann der Klägerin hatte bei der Beklagten am 1. Oktober 1950 auf sein Leben eine Lebensversicherung mit Unfalltod-Zusatzversicherung zugunsten der Klägerin und ihrer minderjährigen Kinder abgeschlossen. Am 2. August 1951 verunglückte er bei einer Fahrt auf einem Serienfahrrad, das mit einem 38 ccm-Hilfsmotor versehen war, tödlich. Die Beklagte zahlte der Klägerin die Lebensversicherungssumme von 2.500 DM, verweigerte aber die Zahlung der gleichen Summe aus der Unfalltod-Zusatzversicherung unter Hinweis auf § 3 Ziff 7 AVB, wonach Unfälle "bei Fahrten auf einem Kraftrad" ohne Zahlung einer zusätzlichen Prämie von der Versicherung ausgeschlossen sind. Die Klägerin ist der Auffassung, daß ein Fahrrad mit einem Hilfsmotor unter 50 ccm kein Kraftrad, sondern ein Fahrrad sei und daß deshalb die Ausschlußklausel nicht eingreife. Sie hat daher auf Zahlung von 2.500 DM geklagt. Beide Vorinstanzen haben der Klage stattgegeben. Mit der Revision, um deren Zurückweisung die Klägerin bittet, erstrebt die Beklagte weiter die Abweisung der Klage.

Entscheidungsgründe:

Der Streit der Parteien geht nur darum, ob ein Fahrrad mit einem Hilfsmotor (FmH) der von dem Versicherten verwendeten Art, also ein solches mit einem Motor, der einen Hubraum von nicht mehr als 50 ccm hat, als Kraftrad im Sinne des § 3 Ziff 7 AVB anzusehen ist. Die Prüfung der Frage, was unter dem Wort "Kraftrad" zu verstehen ist, hat sich in erster Linie darauf zu erstrecken, ob es sich hierbei um einen Ausdruck handelt, mit dem die Rechtsprache einen festumrissenen Begriff verbindet. Ist dies nämlich der Fall, so ist im Zwei-

fel anzunehmen, daß auch die AVB, die die Rechtsbeziehungen zwischen den Versicherern und den Versicherungsnehmern regeln sollen, mit diesem Ausdruck dasselbe verstanden wissen wollen (BGHZ 5, 365 367; Bruck-Möller VVG 8. Aufl Einl Anm 57 mwN). Das Berufungsgericht kommt nun bei einem Überblick über die Entwicklung der Gesetzgebung über den Kraftfahrzeugverkehr zu dem Ergebnis, daß in der Rechts- und Gesetzessprache der Begriff "Kraftrad" noch nicht eindeutig festgelegt worden sei und daß auch im Jahre 1950 das FmH in der Gesetzessprache nicht zweifelsfrei unter den Begriff des "Kraftrades" gefallen sei. Diese Auffassung ist rechtsirrig. Zunächst schließt die Tatsache, daß die FmH, wie überhaupt die Kleinkrafträder, in der Gesetzgebung der letzten Jahrzehnte über den Kraftfahrzeugverkehr - entsprechend der Entwicklung der Technik und des Verkehrs - eine wechselnde rechtliche Behandlung erfahren haben und daß hiervon auch der Begriff des Kraftrades erfaßt worden ist, keineswegs aus, daß dieser Begriff in einzelnen Abschnitten jener Entwicklung gesetzlich genau festgelegt war. Für die einzelnen Versicherungsverhältnisse kann dann jeweils nur diejenige rechtliche Bedeutung maßgebend sein, die dieser Begriff während der Dauer des betreffenden Versicherungsvertrages nach der damals bestehenden Rechtslage hatte. Es kann sich also in dem hier zur Entscheidung stehenden Fall nur fragen, ob der Begriff des Kraftrades in der Zeit, als der hier maßgebende Versicherungsvertrag lief, also vom 1.10.1950 bis 2.8.1951, gesetzlich festgelegt war und ob von ihm auch die Fahrräder mit einem Hilfsmotor erfaßt worden sind. Diese Fragen sind zu bejahen.

Wie das Berufungsgericht zutreffend ausführt, enthielt die frühere VO über den Kraftfahrzeugverkehr bis zu ihrer letzten Fassung vom 10. Mai 1932 (RGBI I 201) in § 1 Ziff 2 eine genaue Abgrenzung des Begriffs der Krafträder dahin,



daß darunter Kraftfahrzeuge (d.h. nach § 1 Ziff 1 Landfahrzeuge, die durch Maschinenkraft bewegt werden, ohne an Bahngleise gebunden zu sein) zu verstehen sind, die auf zwei oder drei Rädern laufen. Wie außer Streit ist, fielen hierunter auch diejenigen Zweiräder, bei denen die Maschinenkraft nicht das einzige Antriebsmittel ist, also auch die Fahrräder mit einem Hilfsmotor. Sieht man von den hier nichtinteressierenden Dreirädern ab, so deckt sich diese Legaldefinition nach den zutreffenden Ausführungen des Berufungsgerichts mit der reinen Wortinterpretation des Ausdrucks "Kraftrad".

Das Berufungsgericht irrt nun aber, wenn es meint, daß diese Begriffsbestimmung in der während der Dauer des streitigen Versicherungsvertrages geltenden StVZO vom 13. November 1937 (RGBl I 1215) nicht mehr aufrecht erhalten worden sei. Diese VO enthielt zwar nicht mehr eine in sich geschlossene Legaldefinition des Begriffs des Kraftrades selbst. Sie bestimmte aber in ihrem § 4 (ebenso wie schon ihre Vorgängerin, die RStVO vom 28. Mai 1934 - RGBl I 457 - in § 2) den Begriff des Kraftfahrzeuges dahin, daß darunter jedes maschinell angetriebene, nicht an Gleise gebundene Landfahrzeug zu verstehen sei und in dem durch die VO vom 24. September 1938 (RGBl I 1198) in die StVZO eingefügten § 67 a Abs 1 wurde dann weiter bestimmt, daß als Krafträder nur Zweiräder (ohne oder mit Beiwagen) gelten. Damit war klargestellt, daß unter den in zahlreichen weiteren Bestimmungen der StVZO verwendeten Begriff des Kraftrades (vgl zB §§ 5, 41 Abs 6, 42 Abs 2, 50 Abs 2, 53 Abs 1, 54 Abs 4, 56, 60 Abs 5 StVZO) auch weiterhin nicht an Gleise gebundene, maschinell angetriebene Zweiräder fallen. Es konnte deshalb nicht zweifelhaft sein, daß auch während der Geltungsdauer der StVZO in dieser Fassung die FmH von dem Begriff des Kraftrades mit umfaßt wurden und hierüber

bestand auch im Schrifttum jener Zeit kein Zweifel (vgl. Müller, Straßenverkehrsrecht 16. Aufl. § 572; 17. Aufl. S. 600).

Die durch das Gesetz vom 3. September 1948 (GuVBl. VWG 89) in die StVZO eingefügte Bestimmung des § 67 b änderte hieran nichts. Mit ihr wurde zwar das FmH von der sonst für Kraftfahrzeuge geltenden Zulassungspflicht ausgenommen und nur sein Motor einem dem Zulassungsverfahren für Kraftfahrzeuge nachgebildeten erleichterten behördlichen Prüfungsverfahren unterworfen. Demgemäß wurde in § 67 b Abs. 3 StVZO auch bestimmt, daß für Fahrräder mit einem Hilfsmotor nunmehr weder ein Kraftfahrzeugbrief noch eine Kennzeichnung des Kraftfahrzeuges erforderlich ist, daß vielmehr die allgemeine Betriebserlaubnis und als Unterscheidungszeichen die Motornummer genügt. Ungeachtet dieser sich auf eine erleichterte Zulassung beschränkenden Sonderregelung blieben die Fahrräder mit einem Hilfsmotor aber auch weiterhin in den Begriff des Kraftrades, und zwar des Kleinkraftrades einbezogen, und damit im übrigen (d.h. abgesehen von der genannten Sonderregelung) auch weiterhin den für diese geltenden Vorschriften unterworfen (vgl. Müller aaO). Für ihr Führen war der für Kleinkrafträder vorgeschriebene Führerschein 4 (§§ 4, 5 StVZO) erforderlich. Sie unterlagen der nach § 1 PflVersG für Kraftfahrzeuge geltenden Versicherungspflicht. Wie auf alle anderen Kleinkrafträder fanden auf sie die Vorschriften des KFG nach dessen § 27 keine Anwendung. Nach § 67 a Abs. 2 StVZO galt aber § 5 KFG (Rekurs bei Versagung der Fahrerlaubnis) auch für sie entsprechend. Da die Sonderregelung des § 67 b StVZO die Fahrräder mit einem Hilfsmotor nicht zu Fahrrädern machte, sondern ihnen weiter die Eigenschaft von Krafträdern und damit von Kraftfahrzeugen beließ, waren auch die Vorschriften der §§ 25 ff StVO über die Fahrräder auf sie nicht anwend-

bar. Insbesondere waren sie - gleichgültig, ob sie mit Motor- oder menschlicher Triebkraft fortbewegt wurden - schlechthin von der Benutzung der Radwege ausgeschlossen, dagegen gemäß § 2 der vorläufigen Autobahnbetriebs- und Verkehrsordnung vom 14. Mai 1935 (RGBl II 421) auf den Autobahnen zugelassen (Müller 16. Aufl S 574).

Nach alledem kann nicht zweifelhaft sein, daß die Fahrräder mit einem Hilfsmotor nach der während der Dauer des streitigen Versicherungsvertrages geltenden gesetzlichen Regelung unter den Begriff der Krafträder, und zwar der Kleinkrafträder, fielen und daß sie - bis auf die im § 67 b StVZO niedergelegte Sonderregelung - als solche behandelt wurden. Dieser Rechtszustand änderte sich dann allerdings, als mit der am 1. April 1952 in Kraft getretenen VO vom 25. November 1951 (BGBl I 908) in § 67 a StVZO die Bestimmung des Abs 3 eingefügt wurde, daß Fahrräder mit einem Hilfsmotor, deren Hubraum 50 ccm nicht übersteigt, nicht als Kraftfahrzeuge im Sinne der StVZO gelten und als dann schließlich bei der mit der VO vom 24. August 1953 (BGBl I 1131) vorgenommenen Neufassung des § 67 a StVZO in Abs 4 bestimmt wurde, daß Fahrräder mit einem Hilfsmotor künftig grundsätzlich wie gewöhnliche Fahrräder behandelt werden. Diese späteren gesetzlichen Änderungen sind für die Entscheidung des vorliegenden Rechtsstreits deshalb ohne Bedeutung, weil sie erst nach Beendigung des Versicherungsvertrages vorgenommen wurden und deshalb auf die für das streitige Versicherungsverhältnis maßgebende Rechtslage zur Zeit des Eintritts des Versicherungsfalles nicht mehr von Einfluß sein konnten.

Galten hiernach die Fahrräder mit einem Hilfsmotor nach dem Rechtszustand, der zu dem hier maßgebenden Zeitraum bestand, als Krafträder, so waren sie in Zweifel auch bei

Anwendung des § 3 Ziff 7 AVB als solche anzusehen und es bedarf dann keiner Prüfung der Frage mehr, ob sie zu jener Zeit auch nach dem allgemeinen Sprachgebrauch als Krafträder bezeichnet wurden. Da im übrigen nach den zutreffenden Ausführungen des Berufungsgerichts der Ausdruck "Kraftrad" im allgemeinen Sprachgebrauch ohnehin ungewöhnlich ist, und da sich in ihm mit jenem Wort kein festumrissener Begriff verbindet und verband, kommt auch kein von der Rechtssprache abweichender allgemeiner Sprachgebrauch in Betracht. Aus dem gleichen Grunde kann auch nicht davon gesprochen werden, daß die allgemeine Verkehrsanschauung die FmH bereits zu jener Zeit aus dem Begriff der Krafträder ausgeschieden habe und daß die späteren Änderungen des § 67 a StVZO einen in der Praxis bereits eingetretenen Anschauungswandel nur gesetzlich sanktioniert hätten. Eine von der gesetzlichen Regelung abweichende Verkehrsauffassung konnte sich schon deshalb gar nicht bilden, weil auch für die Verkehrsanschauung notwendigerweise von maßgebender Bedeutung sein mußte, welcher rechtlichen Behandlung die FmH bei der gesetzlichen Regelung des Straßen- und Kraftfahrzeugverkehrs jeweils unterworfen waren.

Es bleibt nur noch zu prüfen, ob etwa Sinn und Zweck der in § 3 Ziff 7 AVB getroffenen Regelung zu einer anderen Auslegung des Begriffs des Kraftrades Anlaß geben. Dieser Klausel liegt offensichtlich der Gedanke zugrunde, daß die Versicherten bei einem Kraftrad einem erhöhten Unfalltodesrisiko ausgesetzt sind und daß deshalb ein solches Risiko nicht zu den normalen Prämien, sondern nur gegen Zahlung eines zusätzlichen Beitrags übernommen werden kann. Nun besteht zweifelsfrei bei Fahrten auf Fahrrädern mit einem Hilfsmotor und anderen Leichtkrafträdern wegen ihrer geringeren Geschwindigkeit - nach § 67 b Abs 3 StVZO durften Fahrräder mit einem Hilfsmotor zu der maßgeblichen Zeit mit keiner

höheren Geschwindigkeit als 20 km in der Stunde gefahren werden - nicht das gleiche hohe Unfall- und Unfalltod-Risiko wie bei Fahrten mit Motorrädern. Deshalb wurde von den Versicherern für sie auch nur die Hälfte des Motorradzuschlags erhoben. Ebensowenig kann aber auch bezweifelt werden, daß die Lebensversicherten bei Fahrten mit einem FmH einem Unfall- und Unfalltod-Risiko ausgesetzt sind, das immer noch beträchtlich höher ist als sonst bei gewöhnlichen Versicherten, insbesondere auch erheblich höher als bei Fahrten auf einem Fahrrad. Wenn auch die Unfallgefahren, die sich aus einer höheren Fahrgeschwindigkeit ergeben, bei den Fahrrädern mit einem Hilfsmotor nicht erheblich ins Gewicht fallen, so liegen bei ihnen doch andere Umstände vor, die die Unfallgefahr bei dem Fahren auf einem FmH gegenüber einem Fahrrad beträchtlich erhöhen. Nach den zutreffenden Ausführungen des Berufungsgerichts sind sie vor allem darin begründet, daß sich bei dem Betrieb des Hilfsmotors leicht technische Störungen und Bedienungsfehler ergeben können und daß das Rad wegen des Motors nicht so einfach und schnell wie ein Fahrrad zum Stehen gebracht werden kann; weiter aber auch darin, daß das Rad durch den Hilfsmotor, dem es in seiner Bauart und Ausrüstung nicht angepaßt ist, schwerfälliger wird und leichter umkippt. Eine weitere beträchtliche Gefahrerhöhung ergab sich zu der hier maßgebenden Zeit daraus, daß die Fahrräder mit einem Hilfsmotor nach der damaligen gesetzlichen Regelung des Straßenverkehrs auch bei abgestelltem Motor nicht auf Radwegen benutzt werden durften, hingegen auf Autobahnen zugelassen waren, auf ihnen und auf gewöhnlichen Straßen aber gerade durch ihre langsame Fahrweise den flüssigen Verkehr der schneller fahrenden anderen Kraftfahrzeuge behinderten und damit eine besondere Unfall-Gefahrenquelle bildeten. Wird aber der Fahrer eines FmH in einen Unfall verwickelt, so ist er in gleicher Weise wie ein Motorradfahrer insoweit einer erhöhten Todesgefahr

ausgesetzt, als er nicht wie der Autofahrer durch eine Karosserie geschützt ist. Der höhere Sitz und die leichte Bauweise des FmH bilden sogar zusätzliche Gefahrumstände, die höher sind als bei einem Motorrad. Bei Berücksichtigung aller dieser Gesichtspunkte kann nicht zweifelhaft sein, daß es gerade auch dem Sinn und Zweck des § 3 Ziff 7 AVB entsprach, in den in dieser Klausel aufgeführten Begriff des Kraftrades auch die FmH einzubeziehen.

Das Berufungsgericht meint nun allerdings, daß dem Fahrer eines FmH der Versicherungsschutz auch ohne Zahlung einer zusätzlichen Prämie deshalb nicht versagt werden könne, weil er auch dem Fahrer eines Pkw gewährt werde und dieser nicht weniger, sondern mehr als jener gefährdet sei. Dem kann nicht gefolgt werden. Richtig ist allerdings, daß auch ein Pkw-Fahrer einem beträchtlich höheren Unfall- und Unfalltod-Risiko ausgesetzt ist als ein sonstiger Lebensversicherter, der kein Kraftfahrzeug fährt und es kann nicht zweifelhaft sein, daß deshalb auch für ihn ein Risikoausschluß gerechtfertigt wäre. Die Versicherer haben hiervon aber abgesehen und dieses höhere Risiko des Pkw-Fahrers mit übernommen. Welche Gründe auch immer hierfür maßgebend gewesen sein mögen, so wurden die Versicherer durch die Mitübernahme dieses erhöhten Risikos nicht gehindert, ein anderes erhöhtes Risiko auszuschließen, und zwar auch dann nicht, wenn das ausgeschlossene erhöhte Risiko objektiv nicht so hoch sein sollte als das mitübernommene. Bei der Erforschung des Sinnes und Zweckes der Ausschlußklausel kann es nicht darauf ankommen, ob die ausgeschlossene Gefahr höher ist als ein gegenüber der normalen Gefahr gleichfalls erhöhtes, aber gleichwohl mitübernommenes Risiko. Maßgebend kann vielmehr nur sein, ob die für den Ausschluß in Betracht kommende Gefahr gegenüber der gewöhnlichen Gefahr, der alle Versicherten gleichmäßig ausge-

setzt sind, erhöht und damit der Ausschluß gerechtfertigt ist. Dies ist hier aber aus den bereits dargelegten Gründen bei Fahrten auf einem FmH der Fall.

Hiernach war das Berufungsurteil aufzuheben und die Klage unter Abänderung des landgerichtlichen Urteils abzuweisen. Die Kostenentscheidung ergibt sich aus § 91 ZPO.

Canter

Dr. Selowsky

Dr. Haidinger

Dr. Kuhn

Artl