

2105 074

Nachschlagewerk: ja
Amtliche Sammlung: nein

VVG § 23 Abs. 1

Ist ein Kraftfahrzeug, für das eine Haftpflichtversicherung besteht, mit einer Einrichtung ausgerüstet, die nach der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung für die Verkehrssicherheit nicht vorgeschrieben ist, so tritt keine Gefährerhöhung ein, wenn die zusätzliche Sicherungseinrichtung ganz oder teilweise ausfällt (hier Benutzung eines Lastkraftwagenanhängers mit mangelhafter Fallbremse).

BGH, Urt. v. 5. November 1964 - II ZR 48/62 -

OLG Köln
LG Köln

II 2A 46/62

Verkündet am
5. November 1964
Heil, Justizobersekretär
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

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

In dem Rechtsstreit

Der A [REDACTED] Allgemeine Versicherungs-
Aktiengesellschaft, K [REDACTED], R [REDACTED] Straße [REDACTED],
vertreten durch ihre Vorstandsmitglieder Dr. Carl-Edmund
L [REDACTED], Hans R [REDACTED], Dr. Hans J. S [REDACTED], Dr. Constantia
F [REDACTED] und Richard H [REDACTED], ebenda,

Beklagte und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

den Transportunternehmer Josef J [REDACTED], L [REDACTED],
Rhld., R [REDACTED] Straße [REDACTED],

Kläger und Revisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

hat der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die
mündliche Verhandlung vom 5. November 1964 unter Mit-
wirkung des Senatspräsidenten Dr. Fischer und der
Bundesrichter Dr. Kuhn, Liesecke, Lr. Bukow und
Dr. Schulze

für Recht erkannt:

Die Revision gegen das Urteil des 5. Zivil-
senats des Oberlandesgerichts Köln vom
20. November 1961 wird auf Kosten der Be-
klagten zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

- 2 -

Tatbestand:

Der Kläger betreibt ein Fuhrgeschäft. Er hatte seinen Lkw-Anhänger bei der Beklagten gegen Haftpflicht versichert.

Am 23. Oktober 1952 fuhr der Kläger mit seinem Lastzug zu einer Eisengießerei, um dort Eisenteile zu laden. Der Anhänger sollte mittels einer Lore beladen werden, die auf einem Gleis von der höher gelegenen Verloaderampe auf den rückwärts herangesetzten Anhänger geschoben wurde. Vor das Gleisende - etwa in der Mitte der Ladefläche des Anhängers - wurde ein Vierkantholz gelegt, um die Lore abzubremesen. Infolge des starken Aufpralls der mit 2 t Gußeisen beladenen Lore setzte sich der Anhänger nach vorn in Bewegung. Hierdurch rollte die Lore zurück, stürzte mit der Ladung vom Anhänger und erschlug dabei einen zu Boden gerissenen Ladearbeiter.

Der Kläger begehrt von der Beklagten für die Unfallfolgen Versicherungsschutz. Die Beklagte lehnt jede Leistung ab, weil der Kläger einen Anhänger mit mangelhaften Bremsen benutzt und dadurch die Gefahr erhöht habe.

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



Entscheidungsgründe:

I. Die Parteien streiten darüber, ob der eingetretene Versicherungsfall auf einen verkehrswidrigen Zustand des Anhängers zurückzuführen ist. Nach den Feststellungen des Berufungsgerichts hatte der Anhänger drei Bremsen: eine Vierrad-Luftdruckbremse, eine die Hinterräder blockierende Handbremse (auch Spindel-, Seilzug- oder Standbremse genannt) und eine auf die Vorderräder wirkende Fallbremse.

1. Die L u f t d r u c k b r e m s e konnte an der Unfallstelle nicht wirken, weil der Kläger die Luftdruckleitung bei der unternommenen Fahrt nicht angeschlossen und den Vorratsbehälter des Anhängers nicht mit Luft gefüllt hatte. In diesem Verhalten des Klägers - mag es auch in hohem Maße verkehrswidrig gewesen sein - hat das Berufungsgericht keine vorgekommene Gefährerhöhung, sondern eine einmalige Gefährdungshandlung von kurzfristiger Dauer gesehen. Das ist nach der Rechtsprechung des Senats zum Begriff der Gefährerhöhung (BGHZ 7, 311; 23, 142) nicht zu beanstanden. Die Gefahrensteigerung hält hier zwar über die beendete Fahrt hinaus noch während der anschließenden Beladung des abgekuppelten Anhängers an. Bei natürlicher Betrachtungsweise bestehen aber keine rechtlichen Bedenken, insoweit einen einheitlichen Vorgang von vorübergehender, von vornherein absehbarer Dauer anzunehmen. Damit fehlen, wie das Berufungsgericht richtig erkannt hat, die Voraussetzungen für eine Stabilisierung der Gefahrenlage auf einem höheren Niveau. Das Verhalten des Klägers wäre anders zu beurteilen, wenn er

bei Fahrten mit leerem Anhänger die Luftdruckbremse regelmäßig nicht angeschlossen hätte. Das hat die Beklagte zwar behauptet, aber nicht bewiesen. Das Berufungsgericht hat dem Kläger vielmehr ohne Rechtsverstoß geglaubt, die Luftdruckbremse nur am Unfalltage nicht angeschlossen zu haben, weil auf der zu befahrenden Strecke loser Splitt gelegen und die Schleudergefahr des leeren Anhängers beträchtlich erhöht habe.

Auch einen mangelhaften Zustand der Luftdruckbremse erachtet das Berufungsgericht für nicht erwiesen. Die sich darauf beziehenden Ausführungen können jedoch ebenso wie die dagegen gerichteten Angriffe der Revision auf sich beruhen. Denn der Versicherer bleibt nach § 25 Abs. 2 VVG zur Leistung verpflichtet, wenn die Erhöhung der Gefahr auf den Eintritt des Versicherungsfalles keinen Einfluß gehabt hat. Das trifft hier zu. Denn etwaige Mängel der Luftdruckbremse haben sich wegen des unterbliebenen Anschlusses nicht auswirken können.

2. Hinsichtlich der H a n d b r e m s e ist das Berufungsgericht zu der Überzeugung gelangt, daß ein vorechriftswidriger Zustand vor dem Unfallereignis nicht erwiesen sei. Die dafür gegebene Begründung folgt in erster Linie dem Gutachten des Kraftfahrersachverständigen, läßt insoweit keine Rechtsfehler erkennen und trägt bereits allein die tatrichterliche Würdigung. Die zusätzlichen Ausführungen des Berufungsgerichts, die Betriebssicherheit der Handbremse sei daneben auch den Aussagen der in erster Instanz gehörten Zeugen P. [REDACTED] und W. [REDACTED] zu entnehmen, sind entbehrlich.

Damit erübrigt es sich, auf die Verfahrensrügen einzugehen, welche die Revision insoweit erhoben hat.

3. Bei der F a l l b r e m s e hat das Berufungsgericht offengelassen, ob sie zur Zeit des Unfalls nicht ordnungsmäßig funktioniert hat. Selbst wenn man dies annehme, so führt das Berufungsgericht aus, liege darin keine Gefahrerhöhung. Denn der versicherte Anhänger sei mit einer Luftdruckbremse und einer Handbremse vorschriftsmäßig ausgerüstet gewesen. Das Fahrzeug habe damit den Mindestanforderungen der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung entsprochen. Hieran allein sei der Versicherer nach allgemeiner Erfahrung interessiert. Auch die Beklagte habe nicht behauptet, daß das Vorhandensein einer zusätzlichen dritten Bremse, der Fallbremse, den Abschluß des Versicherungsvertrages oder den Inhalt seiner Bedingungen beeinflusst habe. Der Kläger habe deshalb keine Gefahrerhöhung vorgenommen, wenn er ein Fahrzeug benutzt habe, dessen zusätzliche Einrichtung infolge später aufgetretener Mängel ganz oder teilweise ausgefallen sei.

Demgegenüber ist die Revision der Ansicht, daß die t a t s ä c h l i c h e Gefahrenlage zur Zeit des Vertragsschlusses sich später geändert habe und dadurch eine Gefahrerhöhung eingetreten sei. Hingegen müsse die hypothetische Gefahrenlage, die sich aus den vorgeschriebenen Sicherungen ergebe, außer Betracht bleiben. Im übrigen habe die

allgemein nicht vorgeschriebene Fallbremse hier die Rolle der vorgeschriebenen Luftdruckbremse, weil diese ausgefallen sei, übernommen.

Ob die Benutzung eines Kfz.- Anhängers mit mangelhafter Fallbremse - hiervon ist für die Revisionsinstanz auszugehen - eine Gefahrerhöhung darstellt, hängt von dem Inhalt und dem Umfang der vom Versicherer übernommenen Gefahr ab. Die bei Vertragsschluß zugrundegelegte Gefahrenlage ergibt sich aus dem Inhalt des Vertrages und den gemeinschaftlichen Vorstellungen beider Parteien über Gefahrumstände, die zwar nicht Vertragsinhalt oder -bedingung, aber Geschäftsgrundlage geworden sind. Der Versicherungsvertrag besagt darüber hier nur, daß Haftpflichtschäden zu decken sind, die durch den Gebrauch des nach Type und Verwendungszweck bezeichneten Anhängers entstehen (§ 10 AKB in Verbindung mit dem Versicherungsantrag und -schein). Mit dem Zustand des versicherten Fahrzeugs befaßt sich der Vertrag hingegen nicht. Das ist auch nicht nötig. Denn beide Parteien wissen, daß die Benutzung eines nicht verkehrssicheren Fahrzeugs bei Strafe verboten ist, und haben demgemäß nur das Haftpflichtrisiko versichern wollen, das aus dem Betrieb eines verkehrssicheren Fahrzeugs droht. Hiermit erübrigte sich jede weitere Regelung. Denn den Vorschriften der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung ist zu entnehmen, welchen Mindestanforderungen ein Fahrzeug im einzelnen genügen muß, um verkehrssicher zu sein.

Der tatsächliche Zustand des Anhängers bei Vertragsschluß hat somit weder den Abschluß des Versicherungsvertrages noch dessen Inhalt und Grundlage bestimmt. Sind damit auch die zusätzlichen Sicherungen, mit denen der Anhänger über die vorgeschriebenen Anforderungen der StVZO hinaus ausgestattet ist oder wird, außer Betracht geblieben, so berühren später daran auftretende Mängel weder die versicherte Gefahr noch die Leistungspflicht des Versicherers. Die Rechtslage ist, wie das Berufungsgericht zutreffend ausgeführt hat, nicht anders zu beurteilen, als sie wäre, wenn die nicht vorgeschriebene Fallbremse niemals vorhanden gewesen wäre. Die abweichende Auffassung der Revision würde die Gefahrstandspflicht des Versicherungsnehmers über den vertraglich übernommenen Umfang hinaus beträchtlich erweitern, und zwar ohne jede Gegenleistung des Versicherers in Gestalt einer entsprechend ermäßigten Prämie. Hierfür fehlt jede Rechtsgrundlage. Denn die §§ 23 ff VVG verpflichten den Versicherungsnehmer, die versicherte Gefahr nicht zu erhöhen, verpflichten ihn aber nicht, die versicherte Gefahr zu vermindern. Steht es dem Versicherungsnehmer aber rechtlich frei, gefahrvermindernde Vorkehrungen zu treffen, so kann auch deren späterer Wegfall ihm keine Rechtsnachteile bringen. Im übrigen würde die Ansicht der Revision, von Einzelfällen abgesehen, letztthin nicht einmal den Interessen des Versicherers dienen. Denn zusätzliche Fahrzeugsicherungen kommen in der Regel auch dem Versicherer zugute; sie würden aber zur Ausnahme werden, wenn damit für den

Versicherungsnehmer eine Erweiterung seiner Gefah-
standspflicht ohne Gegenleistung des Versicherers
verbunden wäre.

II. Nach alledem erweist sich die Revision der
Beklagten in vollem Umfang als unbegründet und ist
daher mit der Kostenfolge des § 97 Abs. 1 ZPO
zurückzuweisen.

Dr. Fischer

Dr. Kuhn

Liesecke

Dr. Bukow

Dr. Schulze