

13

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 73/63

URTEIL

Verkündet am

15. November 1965
Heil,
Justizobersekretär
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

In dem Rechtsstreit

der Firma S [REDACTED] Hubert M [REDACTED], KG,
H [REDACTED]/Mittelfranken,

Klägerin und Revisionsklägerin,

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

gegen

die G [REDACTED] Allgemeine Versicherungs-
Aktiengesellschaft, gesetzlich vertreten durch die Vorstands-
mitglieder Dr. Hans G [REDACTED] und Walter G [REDACTED], K [REDACTED],
Geschäftsstelle N [REDACTED], S [REDACTED] - [REDACTED],

Beklagte und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -.

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 15. November 1965 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Dr. Fischer und der Bundesrichter Liesecke, Dr. Bukow, Fleck und Stimpel

für Recht erkannt:

~~Die Revision gegen das Urteil des 2. Zivil-~~
senats des Oberlandesgerichts Nürnberg vom
13. Dezember 1962 wird auf Kosten der Klägerin
zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Klägerin stellt als Straßenbauunternehmen Asphaltdecken her und unterhält dafür mehrere Lastzüge, die den heißen Teersplitt von der Aufbereitungsanlage zu den Baustellen befördern. Für einen ihrer Lastkraftwagen hatte die Klägerin bei der Beklagten eine Haftpflichtversicherung abgeschlossen.

Mit diesem Lastkraftwagen und einem Anhänger, beide mit 10 t Teersplitt beladen, befuhr der bei der Klägerin beschäftigte Kraftfahrer K. am 21. September 1956, gegen 6.30 Uhr, auf dem Wege zu einer Baustelle eine Landstraße II. Ordnung, die sich in einem sehr schlechten Zustand befand und viele Schlaglöcher aufwies. Als ein Mopedfahrer den Lastzug überholen wollte, fuhr K. gerade etwas nach links. Der Mopedfahrer kam dadurch zu Fall, geriet unter das linke Hinterrad des Anhängers und erlag wenige Stunden später seinen Verletzungen.

- 3 -

Die Klägerin wird wegen des Unfalls von der Berufsgenossenschaft, der Krankenkasse und der Landesversicherungsanstalt in Anspruch genommen. Sie begehrt deshalb, die Deckungspflicht der Beklagten festzustellen. Die Beklagte lehnt jede Leistung ab, weil der Unfall auf die Übermüdung des Kraftfahrers K. zurückzuführen sei.

Beide Vorinstanzen haben die Klage abgewiesen. Mit der Revision verfolgt die Klägerin den Klageanspruch weiter. Die Beklagte bittet um Zurückweisung des Rechtsmittels.

Entscheidungsgründe:

I. Das Berufungsgericht geht zutreffend davon aus, daß der Versicherungsnehmer einer Kfz-Haftpflichtversicherung eine Gefahrerhöhung vornimmt, wenn er die Führung des versicherten Fahrzeugs einem ständig überbeanspruchten Fahrer überläßt. Die Anforderungen, die an einen Kraftfahrer gestellt werden können, ohne seine Tauglichkeit zum Führen eines Kraftfahrzeugs zu beeinträchtigen, sind, wie das Berufungsgericht richtig erkannt hat, den arbeits- und tarifrechtlichen Vorschriften zu entnehmen, die für Kraftfahrer hinsichtlich der Ruhezeit zwischen zwei Arbeitsschichten gelten. Denn diese Bestimmungen dienen nicht nur dem Schutz des Arbeitnehmers, sondern zugleich der Verkehrssicherheit. Das folgt aus § 15 a Abs. 6 StVZO, wonach die erwähnten Vorschriften auch auf Kraftfahrzeugführer entsprechend anzuwenden sind, die in keinem Arbeitsverhältnis stehen (vgl. BGH VersR 1965, 846, 848).

Hinweis: Auch Teile der Urteilsammlung sind als Datenbank nach §§ 87a ff. UrhG geschützt.



II. Nach den hier einschlägigen Vorschriften - § 12 Abs. 1 Satz 1 AZO und Nr. 52 der Ausführungsverordnung zur Arbeitszeitordnung vom 12. Dezember 1938 (RGBl I 1799) - mußte die ununterbrochene Ruhezeit des Kraftfahrers K. zwischen zwei Arbeitsschichten mindestens 11 Stunden betragen. Nach den Feststellungen des Berufungsgerichts hat K. jedoch in den 3 Wochen, die dem Unfall vorausgegangen sind, mit Ausnahme des Wochenendes nur einmal eine ausreichende Ruhezeit gehabt. Sonst hat seine Ruhezeit nur dreimal 9 Stunden überschritten, wiederholt hingegen nur 4 bis 6 1/2 Stunden betragen. Das Berufungsgericht hält damit eine ständige Überbeanspruchung des Fahrers und eine Erhöhung der versicherten Gefahr für erwiesen.

Die hiergegen gerichteten Angriffe der Revision können im Ergebnis keinen Erfolg haben.

1. Nach Ansicht der Revision reicht die Überschreitung der Arbeitszeitvorschriften nicht aus, um eine Gefahrerhöhung annehmen zu können. Hierfür müsse, so meint die Revision, unter Berücksichtigung aller konkreten Umstände festgestellt werden, daß der Fahrer zur Zeit des Unfalls tatsächlich übermüdet und nicht mehr voll reaktionsfähig gewesen sei. Das habe das Berufungsgericht unterlassen und sich statt dessen mit allgemeinen Erfahrungssätzen begnügt. Dem sei entgegenzuhalten, daß ein 50jähriger Mann nicht so viel Schlaf brauche wie die Arbeitszeitordnung als ununterbrochene Ruhezeit vorschreibe. Außerdem sei er durch lange Berufsübung oft in der Lage, kurze Arbeitspausen zu erholsamem Schlaf zu verwenden. Diese Gelegenheit habe hier bestanden. Denn

K sei nicht im Fernverkehr, sondern nur zu einzelnen Baustellen gefahren. In den häufig längeren Wartezeiten zwischen den einzelnen Fahrten habe er sich hinreichend ausruhen können.

Die Revision verkennt, daß die versicherte Gefahr nicht nur durch den Versicherungsvertrag und die ihm zugrunde liegenden Versicherungsbedingungen, sondern auch durch allgemein geltende Sicherheitsvorschriften bestimmt werden kann, ohne daß es darüber einer ausdrücklichen Vereinbarung bedarf. Hierzu gehören in der Kfz-Haftpflichtversicherung u.a. die Vorschriften über den verkehrssicheren Zustand des Kraftfahrzeugs (vgl. dazu BGH LM VVG § 23 Nr. 8 = VersR 1964, 1289), aber auch die Bestimmungen über eine einzuhaltende Mindestruhezeit. Ist aber nur ein diesen Anforderungen genügender Gebrauch des Kraftfahrzeugs versichert, so führt die Nichtbeachtung von Gefahrvorschriften zu einer Gefahränderung und stellt eine Gefahrerhöhung dar, wenn der dadurch geschaffene Zustand seiner Natur und Dauer nach zur Grundlage eines neuen Gefahrenverlaufs wird und den Eintritt des Versicherungsfalls generell fördern kann. Das konnte das Berufungsgericht ohne Rechtsirrtum annehmen, wenn ein Fahrer wochenlang nicht die vorgeschriebene Ruhezeit hatte. Hierfür war weder festzustellen noch zu berücksichtigen, ob der Fahrer die vorgeschriebene Ruhezeit benötigte oder nach seinem Alter, seiner Veranlagung und Berufserfahrung mit einer kürzeren Ruhezeit auskam oder gar keine Ruhezeit brauchte, weil er dazu die Zeit der Arbeitsbereitschaft nutzen konnte. Diese unterschiedlichen Möglichkeiten könnten vielleicht von Bedeutung sein, wenn die Ruhezeitbestimmungen nur allgemein die Führung eines Kraftfahrzeugs in übermüdetem Zustand

verbieten und keine Mindestanforderungen stellen würden. Die geltende Regelung schreibt aber generell und verbindlich vor, daß j e d e r Kraftfahrer, der ein Kraftfahrzeug führt, eine bestimmte, objektiv meß- und feststellbare Mindestruhezeit einhalten muß. Eine vergleichbare Regelung enthält für die Reifen des Kraftfahrzeugs der § 36 Abs. 2 Satz 3 StVZO, der eine Mindestdtiefe der Profilrillen verlangt. Hier wie dort müssen die angegebenen Mindestanforderungen erfüllt sein, wenn der Zustand des Kraftfahrzeugs und seines Führers den Anforderungen an die Verkehrssicherheit entsprechen soll. Fehlt es an diesen Voraussetzungen, so folgt daraus eine Gefährdung der Verkehrssicherheit, die im Einzelfall weder geleugnet werden kann, noch besonders festgestellt zu werden braucht.

2. Weiter wirft die Revision dem Berufungsgericht als Rechtsverstoß vor, der Arbeitszeit des Fahrers K die Zeit hinzugerechnet zu haben, in der dieser nach Arbeitsschluß noch Privatfahrten unternommen habe. Dem Fahrer müsse es, so meint die Revision, überlassen bleiben, wie er seine Freizeit verwende, zumal es der Lebenserfahrung widerspreche, daß nur der Schlaf der Erholung diene.

Der Revision ist zuzugeben, daß die Klägerin ihrem Fahrer grundsätzlich keine Vorschriften über die Gestaltung seiner Freizeit machen kann. Eine Einschränkung folgt jedoch aus § 15 a Abs. 6 StVZO. Denn während der danach vorgeschriebenen Mindestruhezeit soll der Kraftfahrer, gleichviel, ob er in einem Arbeitsverhältnis steht oder nicht, keinen Lastkraftwagen lenken. Hierbei

kann offenbleiben, ob jede Freizeitfahrt, auch wenn diese nur von kurzer Dauer ist und der Erholung des Fahrers dient, die Ruhezeit zwischen zwei Arbeitsschichten mit der Folge unterbricht, daß die Fahrzeit und die davor liegende Zeit als Ruhezeit außer Betracht bleiben muß, die Ruhezeit also erst nach Beendigung der letzten Fahrt beginnt. Denn hier hat der Fahrer der Klägerin, wie die einwandfrei ausgewerteten Aufzeichnungen des Tachographen ergeben, den ihm überlassenen Lastkraftwagen nach Arbeitsschluß wiederholt noch mehrere Stunden gelenkt und war damit in dieser Zeit denselben Anforderungen wie während seiner Arbeitszeit ausgesetzt. Fahrzeiten in diesem Ausmaß sind sicher keine Ruhezeit. Auch wenn man dem Berufungsgericht nicht darin folgt, die gesamte Zeit bis zur Beendigung der letzten Fahrt, also einschließlich der Pausen zwischen den einzelnen Fahrten, als Ruhezeit auszuscheiden, sondern nur die reinen Fahrzeiten von der Ruhezeit absetzt, so bleibt dennoch die entscheidende Feststellung des Berufungsgerichts richtig, daß K. ständig keine Ruhezeit von 11 Stunden gehabt habe. Das ergibt sich aus seiner täglichen Arbeitszeit von durchschnittlich 14 bis 15 Stunden und seinen Privatfahrten, bei denen etwa zwei Drittel der gesamten Zeit, die K. mit dem von ihm gesteuerten Lastkraftwagen nach Arbeitsschluß unterwegs war, auf die Lenkung des Fahrzeugs entfallen.

Zu Recht hat das Berufungsgericht daher in der laufenden Überlassung des Fahrzeugs an einen Fahrer, der wochenlang nicht die erforderliche Ruhezeit gehabt hat, eine Gefahrerhöhung gesehen. Hierfür macht es keinen Unterschied, ob der für die Arbeitseinteilung verantwortliche Betriebsleiter der Klägerin, ihr Repräsentant, die

Gefahrerhöhung vorgenommen oder deren Vornahme durch den Fahrer K. gestattet hat. Denn rechtlich ist beides gleich zu behandeln (§ 23 Abs. 1 VVG).

3. Entgegen der Auffassung der Revision brauchte das Berufungsgericht keinen Sachverständigen zu der Behauptung der Klägerin zu hören, die täglichen Fahrleistungen K. hätten unter den durchschnittlichen Fahrleistungen eines berufsmäßigen Fahrers gelegen. Mag das zutreffen, weil K. im Betrieb der Klägerin nicht nur Baumaterialien zu befördern hatte, sondern seinen Lastzug auch be- und entladen sowie instand halten mußte, so ändert das nichts daran, daß zwischen zwei Arbeitsschichten die vorgeschriebene Ruhezeit eingehalten werden mußte. Die ständige Verletzung dieser Vorschriften trägt allein die Entscheidung des Berufungsgerichts.

Ebenso hatte das Berufungsgericht keinen Anlaß anzunehmen, die eingetretene Gefahrerhöhung habe zur Zeit des Unfalls nicht mehr bestanden. Dem Berufungsgericht ist nicht entgangen, daß K. vom 19. zum 20. September 1956 eine Ruhezeit von 15 Stunden und 48 Minuten hatte. Dieses einzige Mal einer längeren Ruhezeit - vom 20. zum 21. September, dem Unfalltage, waren es wieder nur 8 Stunden und 39 Minuten - hat das Berufungsgericht ebenso wie die Arbeitsruhe am Wochenende nicht für ausreichend erachtet, um die nachteiligen Auswirkungen einer wochenlang ungenügenden Ruhezeit ausgleichen zu können. Das Berufungsgericht ist damit dem Gutachten des Sachverständigen gefolgt, eines Facharztes und Leiters eines medizinisch-psychologischen Instituts für Verkehrssicherheit, der noch darauf hingewiesen hatte, daß ein

50jähriger Fahrer in besonderem Maße der vorgeschriebenen Ruhezeit bedarf, um die in seinem Alter nachlassende Leistungsfähigkeit kompensieren zu können. Auch insoweit ist daher das Berufungsurteil für die Revision nicht angreifbar.

4. Das Berufungsgericht nimmt an, daß die Beklagte das Versicherungsverhältnis gekündigt oder eine höhere Prämie verlangt hätte, wenn sie die Gefahrerhöhung gekannt hätte. Einer tatsächlichen Feststellung, die die Revision vermißt, bedurfte es insoweit nicht. Denn das Berufungsgericht wollte nur zum Ausdruck bringen, daß eine Gefahrerhöhung, die durch fortgesetzte Mißachtung der Ruhezeitvorschriften eintrete, nicht unerheblich im Sinne des § 29 VVG sei. Das ist nicht zu beanstanden. - Auch der weitere Einwand der Revision ist verfehlt. Denn die Beklagte brauchte nicht damit zu rechnen, daß die Klägerin ständig Sicherheitsvorschriften, die der Unfallverhütung dienen, überschreiten würde, weil das im Straßenbaugewerbe nach Ansicht der Revision häufig vorkomme.

III. Eine nicht angezeigte Gefahrerhöhung hat nach § 25 Abs. 1 VVG grundsätzlich die Leistungsfreiheit des Versicherers zur Folge. Zur Leistung könnte die Beklagte hier nur verpflichtet geblieben sein, wenn die Voraussetzungen des § 25 Abs. 2 oder Abs. 3 VVG vorlägen. Das hat das Berufungsgericht geprüft, aber verneint.

Das Verschulden der Klägerin für die Gefahrerhöhung hat das Berufungsgericht darin gesehen, daß ihr verantwortlicher Betriebsleiter die ständige Überbeanspruchung des Fahrers K. gekannt, darauf aber bei der Arbeitseinteilung keine Rücksicht genommen habe. Der Vorwurf

vorsätzlichen Handelns hält einer Nachprüfung insoweit nicht stand, als es sich um die von K. unternommenen Privatfahrten handelt. Denn der Betriebsleiter der Klägerin wußte zwar, daß K. etwa zweimal in der Woche nach Arbeitsschluß mit dem Lastkraftwagen unterwegs war, kannte aber nicht das Ausmaß der dabei ausgeführten Fahrten. Die dadurch eingetretene weitere Verkürzung der Ruhezeit muß sich die Klägerin jedoch ebenfalls zu rechnen lassen, weil ihrem Repräsentanten die ausgedehnten Fahrten K. nicht verborgen geblieben wären, wenn er durch laufende Kontrolle der Tachographenscheiben die erforderliche Aufsicht ausgeübt hätte. Hat die Klägerin insoweit ihre Gefahrstandspflicht nicht vorsätzlich, sondern nur fahrlässig verletzt, so ändert das nichts an der Leistungsfreiheit der Beklagten. Denn nach § 25 Abs. 2 Satz 1 VVG bleibt der Versicherer nur leistungspflichtig, wenn die Verletzung der Gefahrstandspflicht nicht auf einem **V e r s c h u l d e n** des Versicherungsnehmers beruht. Verschulden bedeutet hier wie sonst Vorsatz und Fahrlässigkeit.

Ohne Erfolg bekämpft die Revision schließlich noch die Auffassung des Berufungsgerichts, die Klägerin habe nicht den ihr obliegenden Beweis dafür erbracht, daß die Gefahrerhöhung keinen Einfluß auf den Eintritt des Versicherungsfalls gehabt habe. Wieso diese Überzeugung des Berufungsgerichts auf falschen Unterlagen beruhen soll, ist nicht ersichtlich. Bei seiner Würdigung konnte das Berufungsgericht auch das gegen K. ergangene Strafurteil mitberücksichtigen. Das Schöffengericht hatte Kopp wegen fahrlässiger Übertretung der §§ 1 und 8 II 3 StVO zu einer Geldstrafe verurteilt und in den Urteilsgründen festgestellt, daß K. sich in einem übermüdeten,

auf Überbeanspruchung beruhenden Zustand befunden habe, in dem er sich nicht streng an die Vorschriften der StVO gehalten habe, insbesondere nicht rechts gefahren sei. Weiter kann dahinstehen, ob es, wie die Revision meint, der Lebenserfahrung widerspreche, daß bei einem Unfall während des Überholvorganges der Überholte ursächlich gehandelt habe. Denn auch bei einer nur mitwirkenden Kausalität der Gefahrerhöhung bleibt der Versicherer leistungsfrei. Diese Möglichkeit hätte die dafür beweispflichtige Klägerin ausschließen müssen. Das ist ihr aber nach der Überzeugung, die sich das Berufungsgericht ohne Rechtsfehler gebildet hat, nicht gelungen.

IV. Nach alledem erweist sich die Revision der Klägerin als unbegründet; sie ist daher zurückzuweisen.

Die Kosten der ohne Erfolg eingelegten Revision fallen nach § 97 Abs. 1 ZPO der Klägerin zur Last.

Dr. Fischer

Fleck

Liesecke

Stimpel

Dr. Bukow