

4/2

Nachschlagewerk: ja

BGHZ: nein

AVB f. Kraftfahrvers. (AKB) § 2 Nr. 3 Buchst. b

Ist eine von der Polizei genehmigte und überprüfte Fahrtveranstaltung auf die Erzielung einer hohen Durchschnittsgeschwindigkeit angelegt und zugleich in den allgemeinen öffentlichen Straßenverkehr einbezogen, so fällt ein hierbei eingetretener Schadensfall noch nicht in den Anwendungsbereich der Ausschlußklausel des § 2 Nr. 3 Buchst. b AKB (hier: 41. Rallye Automobile Monte Carlo 1972).

BGH, Urt. v. 26. November 1975 - IV ZR 122/74 - OLG Frankfurt
LG Hanau

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

URTEIL

IV ZR 122/74

Verkündet am
26. November 1975
Hellmann,
Justizhauptsekretär
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

des Fahrlehrers Ewald P [REDACTED], S [REDACTED],
Alte E [REDACTED]straße [REDACTED],

Klägers und Revisionsklägers,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

die Hessen-N [REDACTED] Versicherungsanstalt, vertreten
durch ihren Vorstand, Generaldirektor Otto G [REDACTED] und
Dr. Hein T [REDACTED], W [REDACTED], E [REDACTED]straße [REDACTED],

Beklagte und Revisionsbeklagte,

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

22

- 2 -

Der IV. Zivilsenat des Bundesgerichtshofes hat auf die mündliche Verhandlung vom 26. November 1975 durch den Vorsitzenden Richter Dr. Hauß und die Richter Professor Johannsen, Knüfer, Rottmüller und Dr. Hoegen

für Recht erkannt:

Auf die Revision des Klägers wird das Urteil des 4. Zivilsenats des Oberlandesgerichts Frankfurt vom 16. April 1974 aufgehoben.

Die Sache wird zur erneuten Verhandlung und Entscheidung, auch über die Kosten der Revision, an das Berufungsgericht zurückverwiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Der Kläger (Fahrlehrer) hatte als Halter des PKW BMW 2002 ti bei der beklagten Versicherungsanstalt eine Vollversicherung mit einer Selbstbeteiligung von 1.000 DM abgeschlossen. Mit diesem Fahrzeug nahm er als erster Fahrer in der Zeit vom 21. bis 29. Januar 1972 an der 41. Rallye Automobile Monte Carlo teil. Am 25. Januar 1972 um die Mittagszeit ereignete sich auf der Strecke von Monte Carlo nach Chambéry alsbald nach



[JLaw – Gesetze und Urteile](#)
Kostenlos
Über 200 Gesetze
Über 100.000 Urteile
[\(mobile App\)](#)



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

dem Start vor der Ortschaft La T [REDACTED] auf der Fahrt zum Col de Châteauneuf de Contes ein Unfall. In einer Spitzkehre der D 37 wurde das von dem zweiten Fahrer R [REDACTED] gesteuerte Fahrzeug des Klägers bei regennasser Fahrbahn aus der Kurve getragen, rutschte gegen einen Felsen und überschlug sich.

Der Kläger verlangt von der Beklagten unter Anrechnung des Selbstkostenanteils Schadensersatz. Er hat beantragt,

1. die Beklagte zur Zahlung von 8.519,80 DM an ihn zu verurteilen,
2. festzustellen, daß die Beklagte verpflichtet sei, ihm allen weiteren Schaden zu ersetzen, der ihm bis zur Auszahlung der Kasko-Entschädigungssumme aus Anlaß des Unfalls vom 25. Januar 1972 an Kredit- und Finanzierungskosten noch entstehe.

Die Beklagte hat um Klageabweisung gebeten. Sie hat geltend gemacht, der Schaden sei bei einer Beteiligung an einer Fahrtveranstaltung entstanden, bei der es auf Erzielung einer Höchstgeschwindigkeit angekommen sei, so daß sie keinen Versicherungsschutz gewähren müsse (§ 2 Abs. 3 Buchst. b AKB). Ferner hat sie behauptet, der Unfall sei grob fahrlässig herbeigeführt worden (§ 61 VVG); außerdem habe der Kläger seine Aufklärungspflicht verletzt (§ 7 AKB).

Landgericht und Oberlandesgericht haben die Voraussetzungen des Haftungsausschlusses nach § 2 Abs. 3 Buchst. b AKB bejaht und die Klage abgewiesen.

Mit der zugelassenen Revision verfolgt der Kläger die Klageanträge weiter.

Entscheidungsgründe:

Gemäß § 2 Nr. 3 Buchst. b AKB wird Versicherungsschutz nicht gewährt für Schäden, die bei Beteiligung an Fahrtveranstaltungen entstehen, bei denen es auf Erzielung einer Höchstgeschwindigkeit ankommt (vgl. auch § 4 Abs. 4 Buchst. a AUB nF). Das Berufungsgericht ist zu dem Ergebnis gelangt, daß der Kläger den Schaden an seinem Fahrzeug bei einer solchen Fahrt erlitten hat. Dem vermag der Senat nicht zu folgen.

I. An der 41. Rallye Automobile Monte Carlo 1972 (einer internationalen Langstreckenprüfung) durften nur bereits erfahrene und bewährte Fahrer mit einer Sonderlizenz der Fédération Internationale de L'Automobile (FIA) teilnehmen (Art. 9 Nr. 2 der Ausschreibungsbedingungen). Sie bestand aus drei Teilen, nämlich aus einer Zielfahrt nach Monaco in der Zeit vom 21. bis 24. Januar (an welcher der Kläger von Warschau aus teilnahm), aus einer 1470 km langen gemeinsamen Strecke Monaco-Chambéry-Monaco am 25. und 26. Januar (an der sich der Kläger auf der ersten Etappe Monaco-Col de Châteauneuf de Contes beteiligte) und aus einer Zusatzprüfung Monaco-Monaco in der Nacht vom 27./28. Januar (die ohne den Kläger stattfand).

Die Zielfahrt (eine Viertagefahrt) und die Fahrt auf der gemeinsamen Strecke (eine Zweitagefahrt) fanden auf öffentlichen Straßen bei normalem öffentlichen Straßenverkehr statt. Die Fahrer waren - unter Androhung von Strafsekunden und des Ausschlusses vom Wettbewerb - ausdrücklich darauf hingewiesen worden, daß sie während der ganzen Dauer dieser Prüfungen strengstens die Verkehrsvorschriften und insbesondere die Geschwindigkeitsbegrenzungen in den Städten und geschlossenen Ortschaften einhalten müßten; für die erste Übertretung gab es 300 Strafsekunden, bei der zweiten Zuwiderhandlung erfolgte Ausschluß (Art. 18 der Ausschreibung). Die vom Veranstalter vorgeschriebene Durchschnittsgeschwindigkeit von 55 km/st war auf Grund besonderer Bestimmungen der zuständigen Behörden herabzusetzen (Art. 20 Nr. 7); der Veranstalter der Rallye konnte dies auch von sich aus tun (Art. 20 Nr. 7) und sogar aus Gründen der Sicherheit den Wettbewerb ganz oder teilweise absagen oder verlegen (Art. 1 Nr. 4); er konnte auch in allen Ländern Geheimkontrollen errichten, um die Geschwindigkeit der Teilnehmer zu überprüfen (Art. 24 Nr. 3). Die Zusatzprüfung (eine reine Nachtfahrt auf einer besonderen Berg- und Talstrecke) fand zwar auch auf öffentlichen Straßen, aber zumindest zum Teil bei abgesperrtem allgemeinen Straßenverkehr und mit herabgesetzten amtlichen Geschwindigkeitsbegrenzungen statt. Dabei waren häufig besondere Wertungsprüfungen auf Strecken mit besonderer Durchschnittsgeschwindigkeit zu absolvieren (Art. 40 Nr. 1 i. V. m. den blauen Streckenübersichten der Ausschreibung). Während dieser Wertungsprüfungen waren das Tragen eines Schutzhelmes für alle Teilnehmer und Mitglieder der Wagenbesatzung Vorschrift (Art. 30 Nr. 2) und - unter Androhung des Ausschlusses - eine Fahrt in der Gegenrichtung der Prüfung ausnahmslos verboten

(Art. 30 Nr. 3); für jeden Prüfungslauf wurde die reine Geschwindigkeit gemessen (Art. 30 Nr. 4; vgl. im übrigen noch die Sondervorschriften der Art. 35 und 36). Derartige Wertungsprüfungen waren für alle Strecken der Zielfahrt auf der Etappe Laborel/Montauban und einige Male auch für die gemeinsame Strecke (aber nicht auf der ersten Etappe) vorgesehen (vgl. die gelben Streckenübersichten).

Der Unfall, den das Fahrzeug des Klägers erlitt, ereignete sich auf der gemeinsamen Strecke während der ersten Etappe kurz nach dem Start von Monaco zum Col de Châteauneuf de Contes, die 45 km lang war und für deren Bewältigung die Idealzeit 53 Minuten betrug; die Spitzkehre, die der Beifahrer des Klägers verfehlte, liegt zwischen 3 und 10 km von Monte Carlo entfernt, wie sich aus der gelben Streckenübersicht der Ausschreibung ergibt. Die Strecke war sowohl dem Kläger als auch seinem Beifahrer anhand der Fahrtunterlagen und durch Übungsfahrten bekannt.

II. Bei einer Gesamtveranstaltung, wie sie hier die Rallye Automobile Monte Carlo, eine internationale Langstreckenprüfung, darstellt, greift die Ausschlußklausel noch nicht deshalb ein, weil die Veranstaltung einzelne Sonderveranstaltungen enthielt, bei denen auf Höchstgeschwindigkeit gefahren werden sollte. Vielmehr ist auf die abgrenzbare Einzelveranstaltung abzustellen, bei der der Schaden entstanden ist. Unstreitig ist, daß Fahrtveranstaltungen, die auf besonders gesicherten oder abgesperrten Straßen stattfinden, ohne weiteres vom Anwendungsbereich der Ausschlußklausel erfaßt werden, wenn für den Sieg im Wettbewerb die höchste Geschwindigkeit ent-

scheidend ist. Andererseits fallen reine Geschicklichkeits- oder Zuverlässigkeitsfahrten sicher dann nicht unter die Ausschlußklausel, wenn in erster Linie die Betriebssicherheit des Fahrzeugs und die Fahrkunst des Fahrers erprobt werden sollen. Schwierigkeiten in der Einordnung machen solche auf öffentlichen, nicht abgesperrten Straßen stattfindende und von der Polizei unter dem Gesichtspunkt der Verkehrssicherheit genehmigte Fahrtveranstaltungen, bei denen neben anderen Gesichtspunkten die Einhaltung einer gewissen, oft hoch angesetzten Durchschnittsgeschwindigkeit eine wesentliche Rolle für die Wertung spielt. Die Schwierigkeiten werden beleuchtet durch zwei in dem vorliegenden Rechtsstreit vorgelegte Schreiben des Verbandes der Haftpflicht-, Unfall- und Kraftversicherer e.V. (HUK-Verband) vom 5. Januar 1968 (K 1/68 M) und vom 19. Juni 1968 (K 44/88 M) an seine Mitglieder, die sich mit der versicherungstechnischen Abgrenzung von Zuverlässigkeitsfahrten und eingebauten Sonderprüfungen (Rennveranstaltungen) befassen. In dem zweiten Schreiben wird von einer erfolgreichen Abstimmung zwischen der Versicherungswirtschaft einerseits und der Obersten Nationalen Sportkommission für den Automobilsport in Deutschland berichtet. Danach soll vor der Planung solcher Veranstaltungen (Rallyes) jedenfalls vor der "Sonderprüfung" (Geschwindigkeitsprüfung) ein versicherungstechnischer Halt eingebaut werden, um deutlich zu machen, wann der normale Versicherungsschutz eingeschränkt wird oder von wann ab er von einem anderen Versicherer zu übernehmen ist. Die beiden Schreiben legen für die beteiligten Sportkreise zumindestens die Auffassung sehr nahe, daß bei behördlich genehmigten und polizeilich überwachten Fahrtveranstaltungen, die, wie hier, unter Fortdauer des öffentlichen

Verkehrs stattfinden, auch dann noch keine Einschränkung des Versicherungsschutzes stattfindet, wenn nur bei Wahrung einer recht hohen Durchschnittsgeschwindigkeit ein Erfolg in dem Wettbewerb zu erwarten ist. So hat auch der Kläger vorgetragen, daß andere Versicherer in gleichartigen Fällen Versicherungsschutz gewähren und daß die Automobilclubs davon ausgehen, daß nur bei den durch einen "Versicherungshalt" abgegrenzten Geschwindigkeitsprüfungen solcher Rallyes die Ausschlußklausel eingreift. Die Beklagte hat demgegenüber nur ausgeführt, daß dieses Vorbringen rechtlich unbeachtlich sei.

Für den hier zur Erörterung stehenden Teil der Rallye Monte Carlo, der "gemeinsamen Strecke" Monaco-Chambéry-Monaco, ist nach den Feststellungen des Berufungsgerichts nicht zu verkennen, daß die Teilnehmer auf den Einzeletappen der sehr schwierigen Bergstrecke schon mit recht hohen Geschwindigkeiten fahren mußten, wenn sie einen Ausschluß in den weiteren Etappen vermeiden und die Zulassung zu der "Zusatzprüfung" erreichen wollten, die in der Nacht vom 27./28. Januar 1972 unter Sonderbedingungen (abgesperrten Straßen) stattfand. Andererseits sollte durch die für die "gemeinsame Strecke" festgesetzten Bedingungen auch Vorsorge getroffen werden, daß nicht zu schnell gefahren wurde. Die Überschreitung von im einzelnen festgelegten Durchschnittsgeschwindigkeiten zwischen zwei Zeitkontrollen führte zum Ausschluß, wenn sie ein gewisses Maß überschritt. Zeitverzögerungen in einer Etappe konnten nicht durch schnelleres Fahren in den folgenden Etappen wettgemacht werden. Die Nichteinhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzungen in den Städten und Dörfern oder die Nichtachtung sonstiger Verkehrsregeln führte

zu nachteiligen Folgen, im Wiederholungsfall zum Ausschluß. Eine solche Fahrtveranstaltung, die auf öffentlichen Straßen mit Genehmigung der Polizei und unter starker Betonung und Überwachung der Sicherheitsanforderungen stattfindet, kann nach Ansicht des Senats noch nicht deshalb vom Versicherungsschutz ausgenommen werden, weil von dem Veranstalter für die einzelnen Fahrtetappen eine recht hohe ideale Fahrzeit, deren Erreichung großes Fahrkönnen voraussetzt, als für die Bewertung maßgebend angesetzt ist. Zwar ist dem Berufungsgericht ohne weiteres zuzugeben, daß das Gefährdungsrisiko solcher "Zuverlässigkeitsfahrten" oder "Prüfungsfahrten" erheblich größer ist als das normaler Fahrten. Andererseits ist bei der Auslegung einer solchen Ausschlußklausel neben der Auffassung der interessierten Kreise (der Automobil-sportverbände, ihrer Mitglieder und der Versicherer) auch zu beachten, daß eine praktikable und einheitliche Rechtsanwendung gesichert werden muß. Sie wird nach Ansicht des Senats in hohem Maße in Frage gestellt, wenn jeweils nach einzelnen Fahrtabschnitten geprüft werden muß, ob die vom Veranstalter angesetzten Durchschnittsgeschwindigkeiten so hoch sind, daß die Erreichung einer sehr hohen Geschwindigkeit die dominierende Rolle für die Fahrweise spielen wird. Bei Fahrtveranstaltungen auf öffentlichen Straßen der hier gegebenen Art wird sich eine überzeugende Abgrenzung von Zuverlässigkeits- und Geschwindigkeitsfahrten kaum durchführen lassen. In der Praxis wird die Abgrenzung nicht nur für die Fahrzeug- und die Unfallversicherung von Bedeutung sein, sondern auch für die Frage, welche Versicherung Haftpflichtschutz zu gewähren hat. Von der Auffassung des Berufungsgerichts aus wird weiter die Entscheidung der Frage Schwierigkeiten machen, ob der Ausschluß des Versicherungsschutzes auch dann eingreift, wenn die Fahrtteilnehmer unter

Einhaltung der normalen Geschwindigkeit durch Dörfer und Städte fahren.

Da der Wortlaut der Ausschlußklausel nicht eindeutig ist, gibt der Senat der Auslegung den Vorzug, daß die Ausrichtung einer Fahrtveranstaltung auf die Erzielung einer hohen Durchschnittsgeschwindigkeit zur Anwendung der Klausel nicht ausreicht, wenn die Veranstaltung mit polizeilicher Genehmigung und Überwachung unter Beachtung der Sicherheitserfordernisse in den allgemeinen öffentlichen Straßenverkehr einbezogen worden ist.

III. Hiernach konnte das Berufungsurteil keinen Bestand haben. Das Oberlandesgericht hat - von seinem Standpunkt aus folgerichtig - die von der Beklagten im übrigen gegen die Klageforderung geltend gemachten Gesichtspunkte (grob-fahrlässige Herbeiführung des Unfalls; Verletzung der Aufklärungspflicht) nicht geprüft. Insoweit ist dem erkennenden Senat eine abschließende Entscheidung nicht möglich. Die Sache ist deshalb an das Berufungsgericht zurückzuverweisen, das auch über die Kosten des Revisionsrechtszuges zu entscheiden haben wird.

Dr. Hauß	Johannsen	Knüfer
Rottmüller	Dr. Hoegen	