

Nachschlagewerk: ja

BGHZ: nein

Allg. Bedingungen f.d. Kraftverkehrsvers. § 2 Nr. 2 c;
VVG § 6 Abs. 2; StVZO § 15 d

Die zusätzliche Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung dient der Sicherheit der beförderten Fahrgäste. Aus dem Schutzzweck des § 15 d StVZO - Schutz der Fahrgäste vor Schäden - folgt: Werden durch den Unfall eines Omnibusses keine Fahrgäste, sondern nur andere Verkehrsteilnehmer geschädigt, so besteht v e r s i c h e r u n g s - r e c h t l i c h k e i n R e c h t s w i d r i g - k e i t s z u s a m m e n h a n g (§ 6 Abs. 2 VVG), wenn der Fahrer des Omnibusses nur die allgemeine Fahrerlaubnis der Klasse 2, nicht aber die zusätzliche Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung hatte.

BGH, Urt. v. 13. Dezember 1972 - IV ZR 156/71 - OLG Hamm
LG Essen

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

URTEIL

IV ZR 156/71

Verkündet am
13. Dezember 1972
H e l l m a n n ,
Justizhauptsekretär

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der A [REDACTED] L [REDACTED] V [REDACTED] Aktiengesellschaft,
gesetzlich vertreten durch den Vorstand Dr. Heinz G [REDACTED],
Rudolf S [REDACTED], Dipl.-Kfm. Hans W [REDACTED], Dr. Oskar E [REDACTED],
Karl M [REDACTED], F [REDACTED], B [REDACTED] L [REDACTED]-
straße [REDACTED],

Beklagten und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

die Firma Transport-Unternehmen und Ruhr-Reisedienst
Friedrich G [REDACTED], Inh. Friedrich G [REDACTED]
[REDACTED] E [REDACTED] P [REDACTED]

Klägerin und Revisionsbeklagte,

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

- 2 -

Der IV. Zivilsenat des Bundesgerichtshofes hat auf die mündliche Verhandlung vom 25. Oktober 1972 durch den Vorsitzenden Richter Dr. Hauß und die Richter Johannsen, Dr. Pfretzschner, Dr. Bukow und Dr. Buchholz

für Recht erkannt:

Die Revision der Beklagten gegen das Urteil des 20. Zivilsenats des Oberlandesgerichts Hamm vom 22. September 1971 wird zurückgewiesen.

Die Beklagte hat die Kosten der Revision zu tragen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Klägerin betreibt ein Transport- und Reise-dienstunternehmen. Ihren Kraftomnibus mit dem Kennzeichen [REDACTED] 2 hatte sie bei der Beklagten haftpflicht- und vollkaskoversichert.

Am 11./12. Juli 1969 wurde mit dem Omnibus eine Gruppe von etwa 50 Jugendlichen von E [REDACTED] nach Österreich befördert. Der Inhaber der Klägerin teilte für diese etwa 760 km lange Fahrt zwei angestellte Fahrer ein, nämlich



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



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

Leonhard F[REDACTED], der die Fahrerlaubnis der Klasse 2 und die zusätzliche Erlaubnis für die Personenbeförderung hatte, und Hartmut S[REDACTED], der nur die Fahrerlaubnis der Klasse 2 besaß, nicht aber die zusätzliche Erlaubnis für die Personenbeförderung.

Die Fahrt begann am 11. Juli 1969 gegen 19.30 Uhr in E[REDACTED]. Zunächst steuerte F[REDACTED] den Bus. In der Gegend von Ulm übernahm S[REDACTED] für einige Zeit das Steuer. Kurz nach Passieren der deutsch-österreichischen Grenze übernahm S[REDACTED] am 12. Juli 1969 gegen 10.30 Uhr erneut die Führung des Busses. Kurz vor 11 Uhr erlitt der Bus auf der Straße von Scharnitz nach Zirl einen Verkehrsunfall. S[REDACTED] fuhr ein starkes Gefälle von 15 % im dritten Gang hinab. Er übersah Warnschilder, die auf das Gefälle hinwiesen und zum Einlegen des ersten Ganges aufforderten. Als er nach Durchfahren einer Kurve auf der Gefällstrecke vor sich einen Fahrzeugstau sah, konnte er den Bus nicht mehr rechtzeitig zum Halten bringen. Er fuhr auf die gestauten Fahrzeuge auf und kam erst in einem Bremsweg rechts der Fahrbahn zum Stehen. Bei dem Unfall wurden 7 Personenkraftwagen und 1 Lastkraftwagen beschädigt, auch am Bus der Klägerin entstand Sachschaden. 7 Personen - alles Insassen der beschädigten Personenkraftwagen - wurden verletzt. Die Insassen des Omnibusses blieben unverletzt.

Die Beklagte befriedigte Haftpflichtansprüche der Geschädigten in Höhe von bisher 50.000,- DM. Mit weiteren Ansprüchen ist noch zu rechnen.

Die Beklagte versagte der Klägerin den Versicherungsschutz, weil S [REDACTED], der den Omnibus zur Zeit des Unfalls gefahren hatte, nicht die zusätzliche Fahrerlaubnis für die Personenbeförderung gehabt habe. Zugleich kündigte sie der Klägerin an, wegen ihrer den Geschädigten geleisteten und noch zu leistenden Zahlungen Rückgriff nehmen zu wollen.

Die Deckungsschutzklage des Fahrers S [REDACTED], dem die Beklagte ebenfalls den Versicherungsschutz entzogen hatte, wurde rechtskräftig abgewiesen.

Die Klägerin begehrt neben dem Ersatz ihres Fahrzeugschadens die Verpflichtung der Beklagten festzustellen, Haftpflichtversicherungsschutz zu gewähren. Sie hält die Beklagte für leistungspflichtig, weil sie vor Antritt der Fahrt ausdrücklich angeordnet habe, daß S [REDACTED] nur den leeren Omnibus auf der Rückfahrt fahren solle. S [REDACTED] sei daher im Zeitpunkt des Unfalls unberechtigter Fahrer gewesen. Im übrigen sei das Fehlen der zusätzlichen Erlaubnis zur Fahrgastbeförderung für den Unfall nicht ursächlich gewesen.

Das Landgericht hat der Klage stattgegeben, weil S [REDACTED] unberechtigter Fahrer gewesen sei. Das Oberlandesgericht hat die Berufung der Beklagten hinsichtlich des Haftpflichtversicherungsschutzes in vollem Umfange zurückgewiesen; es hat auch den Anspruch auf Ersatz des Fahrzeugschadens dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt und nur wegen der Höhe der dafür zu leistenden Entschädigung den Rechtsstreit an das Landgericht zurückverwiesen.

Entscheidungsgründe:

I. Dem Versicherungsverhältnis der Parteien liegen die Allgemeinen Bedingungen für die Kraftverkehrsversicherung (AKB) zugrunde. Der Unfall ereignete sich in Österreich. Nach § 2 Nr. 1 AKB gilt die Versicherung für ganz Europa, d.h. auch für den in Österreich eingetretenen Versicherungsfall. Für den Inhalt und Umfang des Versicherungsverhältnisses der Parteien gilt deshalb allein deutsches Recht (VVG und AKB).

II. Nach § 2 Nr. 2 c AKB ist der Versicherer von der Verpflichtung zur Leistung frei, wenn der Fahrer des Fahrzeugs bei Eintritt des Versicherungsfalls nicht die vorgeschriebene Fahrerlaubnis hat. Dem Berufungsgericht ist darin zuzustimmen, daß die Frage, welche Fahrerlaubnis für den Fahrer eines Omnibusses vorgeschrieben war, sich nach österreichischem Recht richtet, weil sich der Unfall auf einer Fahrt in Österreich ereignet hat (vgl. Prölss/Martin, VVG 18. Aufl. AKB § 2 Anm. 4 B).

Zu der vorgeschriebenen Fahrerlaubnis hat das Berufungsgericht ausgeführt: Nach österreichischem Recht seien Fahrzeuglenker mit dauerndem Wohnsitz in Staaten, die dem Beitritt zum Genfer Abkommen betr. Straßenverkehr vom 19. September 1949 erklärt hätten, zur vorübergehenden Führung eines Kraftfahrzeuges in Österreich mit ihrem heimatlichen Führerschein berechtigt. Die Bundesrepublik Deutschland sei diesem Abkommen, das das Pariser Abkommen von 1926 ersetzen solle, noch nicht beigetreten.

Das österreichische Recht sehe weiter vor, daß Fahrzeuglenker mit dauerndem Wohnsitz in Staaten, die den Beitritt zum Pariser Übereinkommen über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 24. April 1926 erklärt hätten, zur vorübergehenden Führung von Kraftfahrzeugen in Österreich berechtigt seien, wenn sie einen heimatlichen u n d einen zwischenstaatlichen Führerschein besäßen. Das Pariser Übereinkommen sei für Deutschland seit dem 13. Dezember 1930 in Kraft und gelte auch jetzt wieder im Verhältnis zu Österreich (BGBl 1952 II 978). Der Fahrer S [REDACTED] habe gleichwohl in Österreich neben seinem heimatlichen Führerschein keinen internationalen Führerschein benötigt. Denn der österreichische Bundesminister für Handel und Wiederaufbau habe die Inhaber deutscher Führerscheine von der Beibringung eines zwischenstaatlichen Führerscheins befreit. Es komme deshalb nur darauf an, ob der Fahrer S [REDACTED] die vorgeschriebene deutsche Fahrerlaubnis besessen habe. Außer der Fahrerlaubnis für das Führen eines Omnibusses über 7,5 t Gesamtgewicht, der Fahrerlaubnis der Klasse 2 (§ 5 Abs. 1 StVZO), hätte S [REDACTED] die für die Personenbeförderung nach § 15 d Abs. 1 und 2 StVZO erforderliche zusätzliche Erlaubnis ("Führerschein zur Fahrgastbeförderung") haben müssen, wie sie ähnlich als "Führerschein D" nach österreichischem Recht für österreichische Busfahrer vorgesehen sei.

Die Rechtsausführungen des Berufungsgerichts zum österreichischen Recht, wonach die vorgeschriebene deutsche Fahrerlaubnis auch für Fahrten in Österreich ausreicht, sind im Ergebnis richtig. Die österreichische Regelung folgt allerdings nicht mehr aus den vom Berufungsgericht angeführten Bestimmungen des österreichischen Kraftfahrgesetzes von 1955. Denn dieses Gesetz ist

am 31. Dezember 1967 außer Kraft getreten. Seit dem 1. Januar 1968 gilt das Bundesgesetz vom 23. Juni 1967 über das Kraftfahrwesen, das Kraftfahrgesetz 1967 (ÖKFG 1967). Das Kraftfahrgesetz 1967 hat aber in den §§ 84 und 79 eine den §§ 70 und 66 des Kraftfahrgesetzes 1955 entsprechende Regelung getroffen. Es enthält ebenfalls für das Bundesministerium für Handel, Gewerbe und Industrie die Ermächtigung, allgemein das Verwenden von Fahrzeugen mit ausländischem Kennzeichen o h n e einen internationalen Zulassungsschein oder Führerschein zu gestatten, wenn der für sie vorgesehene Inhalt dem entsprechenden nationalen Zulassungsschein oder Führerschein leicht entnommen werden kann (§ 79 Abs. 2 ÖKFG). Nach wie vor reichen deshalb alle heimatlichen Führerscheine aus, die in deutscher Sprache abgefaßt sind, sofern der Inhaber das 18. Lebensjahr vollendet hat (siehe dazu Grubmann, Das Kraftfahrgesetz 1967, 1968, § 79 Anm. 4).

III. Auch wenn der Versicherer von seiner Leistungspflicht gegenüber dem Fahrer frei ist, weil dieser nicht die vorgeschriebene Fahrerlaubnis hat, bleibt er gegenüber dem Versicherungsnehmer und Fahrzeughalter nach § 2 Nr. 2 c Satz 2 AKB zur Leistung verpflichtet, wenn dieser das Vorliegen der Fahrerlaubnis bei dem berechtigten Fahrer ohne Verschulden annehmen durfte oder wenn ein unberechtigter Fahrer das Fahrzeug geführt hat. Das Berufungsgericht läßt es dahingestellt, ob die Klägerin den ihr obliegenden Beweis erbracht habe, daß S. zur Unfallzeit unberechtigter Fahrer gewesen sei. Es ist der Ansicht, daß die Beklagte sich schon aus einem anderen Grunde nicht auf ihre Leistungsfreiheit aus § 2 Nr. 2 c AKB berufen könne. Denn der Versicherungsfall, um den es gehe, stehe in keinem Zusammenhang mit der Zweckbestimmung der hier verletzten Obliegenheit.

Bei der dafür gegebenen Begründung ist zunächst dem Ausgangspunkt des Berufungsgerichts zuzustimmen. § 2 Nr. 2 c AKB enthält eine Obliegenheit, die der Versicherungsnehmer zum Zwecke der Verminderung der Gefahr oder der Verhütung einer Gefahrerhöhung dem Versicherer gegenüber zu erfüllen hat. In diesen Fällen kann sich der Versicherer nach § 6 Abs. 2 VVG nicht auf die vereinbarte Leistungsfreiheit berufen, wenn die Verletzung keinen Einfluß auf den Eintritt des Versicherungsfalls oder den Umfang der ihm obliegenden Leistung gehabt hat.

Das Berufungsgericht meint dazu: Für das Fahren eines besetzten Omnibusses seien zwei Führerscheine erforderlich. Zunächst sei die unbefristete Fahrerlaubnis der Klasse 2 zu erwerben (§ 5 Abs. 1 StVZO); sie berechtige aber nur zur Führung eines Omnibusses, in dem keine Personen befördert werden. Danach erst könne unter den Voraussetzungen des § 15 e StVZO die befristete zusätzliche Fahrerlaubnis für die Personenbeförderung erworben werden. Die Zweckbestimmung der Führerscheinklausel - Verhütung einer Gefahrerhöhung - sei beim Fehlen einer Fahrerlaubnis anders zu beurteilen als beim Fehlen der zusätzlichen Erlaubnis zur Personenbeförderung. Die versicherungsrechtliche Obliegenheit, einen besetzten Omnibus nur mit der zusätzlichen Erlaubnis zur Fahrgastbeförderung zu führen, solle die Gefahren für die beförderten Fahrgäste vermindern. Im vorliegenden Fall seien jedoch keine Fahrgäste des Omnibusses verletzt worden. Abgesehen von ihrem geltend gemachten Anspruch auf Ersatz des Fahrzeugschadens betreffe der Deckungsanspruch der Klägerin nur Haftpflichtansprüche anderer Verkehrsteilnehmer. Diese Ansprüche ständen im Zusammenhang nur mit der Obliegenheit, ein Kraftfahrzeug über 7,5 t nicht ohne Fahrerlaubnis der Klasse 2 zu führen; insoweit fehle

es an einer Obliegenheitsverletzung. Mit der Zweckbestimmung der hier verletzten Obliegenheit - Führen eines besetzten Omnibusses ohne die zusätzliche Erlaubnis nach § 15 d StVZO - ständen die Ansprüche dagegen in keinem Zusammenhang. Wegen dieser Obliegenheitsverletzung könne sich die Beklagte daher nicht auf die Leistungsfreiheit aus § 2 Nr. 2 c AKB berufen.

Dem ist zuzustimmen.

Wie der erkennende Senat in neuerer Zeit wiederholt ausgesprochen hat (vgl. u.a. VersR 1969, 147; 1971, 117), kommt es bei der Anwendung des § 6 Abs. 2 VVG auf die rechtliche Erheblichkeit des Ursachenzusammenhangs, auf den sog. R e c h t s w i d r i g k e i t s z u s a m m e n h a n g an (vgl. dazu Esser, Schuldrecht I 4. Aufl. § 45 S. 308 ff). Hiernach hängt die Entscheidung davon ab, ob die verletzte Schutznorm gerade den konkreten, im vorliegenden Fall eingetretenen Schaden verhüten wollte. Zu Recht hat sich deshalb das Berufungsgericht bemüht, den Schutzzweck der Führerscheinklausel des § 2 Nr. 2 c AKB in bezug auf die zusätzliche Erlaubnis zur Fahrgastbeförderung zu erkennen.

Zur Führung eines Omnibusses hatte bereits die Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BOKraft) vom 13. Februar 1939 (RGBl I 231) neben der allgemeinen Fahrerlaubnis einen "besonderen Ausweis" vorgeschrieben (§§ 9 ff). Diese Ausweispflicht bestand nach ausdrücklicher Bestimmung in § 9 Abs. 4 BOKraft nicht für Leerfahrten, bei denen keine Fahrgäste befördert wurden. Dieser Regelung entspricht der heute geltende § 15 d StVZO. (Anstelle der früheren §§ 9 bis 19 BOKraft führte die Verordnung zur Änderung von Vorschriften des Straßenverkehrsrechts vom 7. Juli 1960 - BGBl I

485 - die §§ 15 d bis 15 k in die StVZO ein.) Nach dieser Vorschrift bedarf der Fahrer eines Kraftomnibusses einer zusätzlichen Erlaubnis, wenn in dem Omnibus "ein Fahrgast oder mehrere Fahrgäste befördert werden". Bei dieser Fassung ist der frühere ausdrückliche Hinweis in § 9 Abs. 4 BOKraft entbehrlich, daß für Leerfahrten keine zusätzliche Erlaubnis erforderlich ist. Die amtliche Begründung (VKBl 1960, 459) führt dazu aus:

"Während die unbefristete Fahrerlaubnis den Schutz der außerhalb des Fahrzeugs befindlichen Verkehrsteilnehmer bezweckt, dient die zusätzliche Erlaubnis der Sicherheit der beförderten Fahrgäste. Aus diesem Zweck der zusätzlichen Erlaubnis ergibt sich, daß sie bei Leerfahrten nicht benötigt wird."

Der Zweck der zusätzlich vorgeschriebenen Fahrerlaubnis ist danach der Schutz und die Sicherheit der beförderten Fahrgäste (ebenso Rüdth bei Müller, Straßenverkehrsrecht 23. Aufl., II, 784; Jagusch, Straßenverkehrsrecht 19. Aufl., § 15 d StVZO Anm. 2, der in Anm. 5 noch darauf hinweist, daß der Gesetzgeber die Beförderung von Fahrgästen ohne besondere Erlaubnis des § 15 d StVZO nicht als Fahren ohne Fahrerlaubnis, sondern nur als Ordnungswidrigkeit ansieht).

Der Schutzzweck des § 15 d StVZO bestimmt den Inhalt der versicherungsrechtlichen Obliegenheit der Füherscheininklausel; sie soll eine Gefahrerhöhung für die beförderten Fahrgäste dadurch verhüten, daß sie dem Versicherungsnehmer aufgibt, einen besetzten Omnibus nur von einem Fahrer, der die zusätzliche Erlaubnis des § 15 d StVZO besitzt, führen zu lassen. Diese Obliegenheit ist in vorliegendem Fall von der Klägerin verletzt worden. Die Verletzung hat sich aber auf den Umfang der Leistungen der Beklagten in keiner Weise ausgewirkt. Denn bei

dem Unfall ist kein einziger Fahrgast verletzt worden. Geschädigte sind ausschließlich andere Verkehrsteilnehmer. Ihrem Schutz und ihrer Sicherheit diene die allgemeine Fahrerlaubnis der Klasse 2. Die insoweit vorgeschriebene Fahrerlaubnis hat der Fahrer S. [REDACTED] besessen; eine Obliegenheitsverletzung liegt nicht vor.

Das gewonnene Ergebnis kann von der Revision nicht mit Erfolg in Frage gestellt werden. Die Revision hält eine Beschränkung des Schutzzwecks der nach § 15 d StVZO erforderlichen Erlaubnis auf die beförderten Fahrgäste für irrig, weil das Fahren eines Omnibusses ganz allgemein höhere Anforderungen als die Führung eines Lastkraftwagens stelle. Das kann im Einzelfall durchaus zutreffen. Entscheidend ist aber die allgemeine rechtliche Wertung in § 15 d StVZO. Die Bestimmung sieht eine zusätzliche Erlaubnis für das Fahren eines Omnibusses nur dann vor, wenn ein oder mehrere Fahrgäste befördert werden, beschränkt also den zusätzlichen Schutz auf die Fahrgäste. Die anderen Verkehrsteilnehmer erscheinen durch das Erfordernis der allgemeinen Fahrerlaubnis hinreichend geschützt.

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

Dr. Hauß

Johannsen

Dr. Pfretzschner

Dr. Bukow

Dr. Buchholz