

Nachschlagewerk: ja

BGHZ: nein

AVB f. Kraftfahrvers. (AKB) § 2 Ziff. 2 a; GUKG §§ 2, 6

- a) Wird in einem Antragsformular für die Kraftverkehrsversicherung danach gefragt, ob das zu versichernde Fahrzeug im Güternah- oder Güterfernverkehr eingesetzt wird, so ist, sofern das Formular keine anderweitige Begriffsbestimmung enthält, unter diesen Ausdrücken Güternah- oder Güterfernverkehr i. S. des Güterkraftverkehrsgesetzes zu verstehen.
- b) Hat die zuständige Behörde einem Nahverkehrsunternehmer eine Standortbescheinigung gemäß § 6 GUKG erteilt, dann ist diese auch in versicherungsrechtlicher Hinsicht für die Bemessung der Nahverkehrszone maßgeblich.

BGH, Urt. v. 27. Februar 1976 - IV ZR 215/74 - OLG Karlsruhe
LG Mannheim

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

URTEIL

Verkündet am
27. Februar 1976
S c h n u r r ,
Justizhauptsekretärin,
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

IV ZR 215/74

in dem Rechtsstreit

der V[] Versicherung der Kraftfahrt AG, B[],
M[], gesetzlich vertreten durch den
Vorstand Herbert S[], ebenda,

Beklagten und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt
Freiherr von [] -

gegen

1. den Transportunternehmer Karl B[], M[],
G[]straße [],
2. den Kraftfahrer Werner L[], M[],
W[]gasse []

Kläger und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [] -

- 2 -

Der IV. Zivilsenat des Bundesgerichtshofes hat
auf die mündliche Verhandlung vom 27. Februar 1976 durch
den Vizepräsidenten Dr. Hauß und die Richter Knüfer,
Rottmüller, Dr. Hoegen und Dehner

für Recht erkannt:

Die Revision der Beklagten gegen das Urteil
des 12. Zivilsenats des Oberlandesgerichts
Karlsruhe vom 23. Oktober 1974 wird zurück-
gewiesen. Die Beklagte trägt die Kosten des
Rechtsmittels.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Der Kläger zu 1. ist Inhaber einer Erlaubnis für
den Güternahverkehr. Der Hauptsitz seines Unternehmens ist
unstreitig in M[REDACTED]. Ihm gehört u. a. ein Lastkraftwagen
mit dem amtlichen Kennzeichen [REDACTED] 128. Für dieses Fahr-
zeug hat er eine Standortbescheinigung gemäß § 6 Abs. 3
des Güterkraftverkehrsgesetzes mit dem Standort Karlsruhe
erhalten. Der Wagen war bei der Beklagten haftpflichtver-
sichert.



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



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

Am 10. Oktober 1972 befand sich der genannte Lastkraftwagen auf einer Fahrt von M [REDACTED] nach P [REDACTED]. Er wurde vom Kläger zu 2. gesteuert. Auf der Bundesstraße 35 bei H [REDACTED] (B [REDACTED]) wurde er in einen schweren Verkehrsunfall verwickelt. Hierbei wurde der Fahrer eines anderen Fahrzeugs schwer verletzt; außerdem entstand an anderen Unfallbeteiligten ein erheblicher Sachschaden. Die Beklagte hat den entstandenen Fremdschaden inzwischen teilweise ersetzt.

Mit zwei Schreiben vom 18. August 1973 hat die Beklagte den Klägern den Versicherungsschutz entzogen. Zur Begründung hat sie ausgeführt:

" Das dort auf den Namen des Klägers zu 1. eingerichtete Telefon werde vom Vermieter des Raumes bedient, der die Mitteilungen an den eigentlichen Geschäftsort des Klägers nach M [REDACTED] weitergebe. Auch würden die Fahrzeuge des Klägers in K [REDACTED] weder gewartet noch geparkt. Alle Transportfahrten würden von M [REDACTED] aus durchgeführt. Da der Kläger somit aufgrund falscher Angaben die Standortgenehmigung für K [REDACTED] erreicht habe, könne er sich auf diese Genehmigung nicht berufen, die gemäß § 88 I Ziff. 1 GüKG zurückgenommen werden müsse. Da der Kläger zu 1. das versicherte Fahrzeug nicht dem angeblichen Verwendungszweck entsprechend im Güternahverkehr eingesetzt habe, sei die Beklagte beiden Klägern gegenüber zur Verweigerung des Deckungsschutzes berechtigt, § 2 Abs 2 a i. Vbg. m. § 3 I der AKB. "

Die Polizeibehörde in K [REDACTED] hat nach dem Unfall geprüft, ob die Standortbescheinigung zu Recht erteilt worden ist. Der von ihr beauftragte Prüfer kam im Bericht vom 2. Oktober 1973 zum Ergebnis, daß "aufgrund der gemachten

Feststellungen ... die Voraussetzungen für eine echte geschäftliche Niederlassung nach wie vor gegeben" seien.

Mit der vorliegenden Klage begehren die Kläger die Feststellung, daß die Beklagte verpflichtet sei, wegen des Verkehrsunfalls vom 10. Oktober 1972 Versicherungsschutz zu gewähren. Sie bestreiten, daß es sich bei der Niederlassung in K [REDACTED] um eine Scheinniederlassung gehandelt habe.

Die Beklagte hat zur Begründung ihres Klageabweisungsantrags ausgeführt, daß ihrer Ansicht nach der Lastkraftwagen des Klägers zu 1. im Unfallzeitpunkt nicht im Güternahverkehr, sondern im Güterfernverkehr eingesetzt gewesen sei. Daß in Karlsruhe nur eine Scheinniederlassung bestanden habe, ergebe sich aus folgenden Tatsachen: In K [REDACTED] sei weder der Kläger zu 1. noch eine andere von ihm beauftragte geschäftskundige Person tätig. Das dort auf den Namen des Klägers zu 1. eingerichtete Telefon werde vom Vermieter des Raumes bedient, der die Mitteilungen an den eigentlichen Geschäftsort des Klägers, also nach M [REDACTED], weitergebe. Auch würden die Fahrzeuge des Klägers in K [REDACTED] weder gewartet noch geparkt. Alle Transportfahrten würden von M [REDACTED] aus durchgeführt. Da der Kläger zu 1. somit aufgrund falscher Angaben die Standortgenehmigung für K [REDACTED] erreicht habe, könne er sich auf sie nicht berufen; die Genehmigung müsse vielmehr gemäß § 88 Abs. 1 Ziff. 1 GÜKG zurückgenommen werden.

Darauf, ob die Genehmigung tatsächlich zurückgenommen worden sei, könne es nicht ankommen. Die Prämienkalkulation der Beklagten beruhe auf der Erkenntnis, daß der Güterfernverkehr erheblich gefahrenträchtiger als der Güternahverkehr sei. Infolgedessen seien im Fernverkehr die Prämien erheblich höher als im Nahverkehr. Der Versicherer könne den im Güterfernverkehr auftretenden Schadensaufwand nicht decken, wenn er sich nicht darauf verlassen könne, daß die seiner Kalkulation zugrunde gelegten Verhältnisse auch der tatsächlichen Risikolage entsprechen. Es liege auf der Hand, daß es dabei nicht darauf ankomme, welche Verhältnisse dem abstrakten Verwaltungsakt zugrunde gelegt worden seien, sondern darauf, mit welchen Risikoverhältnissen das gedeckte Wagnis "real konfrontiere". Der vorliegende Fall sei kein Einzelfall. Es sei vielmehr die Praxis vieler Transportunternehmer, den Nahverkehrsbereich durch die Einrichtung fingierter Niederlassungen zu erweitern. Dadurch würde die Prämienstruktur der Versicherer zumindest im Lande Baden-Württemberg gefährlich unterlaufen.

Das Landgericht hat die Beklagte antragsgemäß verurteilt. Die von ihr eingelegte Berufung ist erfolglos geblieben. Mit der Revision verfolgt die Beklagte ihren Klageabweisungsantrag weiter.

Entscheidungsgründe:

I. Die Beklagte hat den Kläger zu 1. im Antragsformular u. a. danach gefragt, ob er mit dem zu versichernden Fahrzeug Güterfernverkehr oder Güternahverkehr betreibe.

Eine nähere Erläuterung dieser beiden Begriffe hat sie nicht gegeben. Für die Auslegung kommt es daher entscheidend darauf an, wie ein gewöhnlicher Transportunternehmer diese beiden Ausdrücke verstehen muß. Die Begriffe "Güterfernverkehr" und "Güternahverkehr" stammen aus dem Güterkraftverkehrsgesetz; sie sind jedem Transportunternehmer geläufig. Wenn ein solcher Unternehmer danach gefragt wird, ob er mit seinem Lastkraftwagen Güternahverkehr betreibe, so wird er dies dahin verstehen, ob er den Wagen im Güternahverkehr im Sinne des Güterkraftverkehrsgesetzes einsetze; er wird also den verwaltungsrechtlichen Begriff des Güternahverkehrs zugrunde legen. Die Beklagte meint nun allerdings, für ihre Prämienberechnung käme es nicht auf die verwaltungsrechtliche Beurteilung, sondern auf die tatsächliche Gestaltung der Verhältnisse an. Das mag grundsätzlich zutreffen. Die Beklagte muß aber, wenn sie die Prämien in der Haftpflichtversicherung für den Güterkraftverkehr nach anderen Kriterien als denen des Güterkraftverkehrsgesetzes differenzieren will, im Antragsformular klar zum Ausdruck bringen, was sie unter Güterfernverkehr und Güternahverkehr versteht. Das ist im vorliegenden Fall nicht geschehen. Es kann deshalb hier unentschieden bleiben, ob es versicherungsaufsichtsrechtlich zulässig ist, bei der Prämienberechnung die Grenzen zwischen Güterfernverkehr und Güternahverkehr anders zu ziehen, als dies im Güterkraftverkehrsgesetz geschehen ist.

II. Nach § 2 Abs. 1 Satz 1 GÜKG ist Güternahverkehr jede Beförderung von Gütern mit einem Kraftfahrzeug für Andere innerhalb der Grenzen eines Gemeindebezirks oder innerhalb der Nahzone. Nahzone ist nach § 2 Abs. 2 Satz 1 des Gesetzes das Gebiet innerhalb eines Umkreises von

50 km, gerechnet in der Luftlinie vom Mittelpunkt des Standortes des Kraftfahrzeuges (Ortsmittelpunkt) aus. Welcher Ort als Standort eines Kraftfahrzeugs anzusehen ist, hat der Gesetzgeber in den §§ 6 bis 6 b geregelt. Nach § 6 Abs. 1 Satz 1 muß für jedes Kraftfahrzeug, das im Güterfern- oder Nahverkehr verwendet werden soll, ein Standort bestimmt werden. Das Gesetz sagt nicht ausdrücklich, von wem der Standort zu bestimmen ist; aus dem Zusammenhang ergibt sich jedoch, daß es eine Bestimmung durch die zuständige Verwaltungsbehörde gemeint hat. Die Festlegung des Standortes eines im Güterkraftverkehr eingesetzten Fahrzeugs setzt ein Zusammenwirken von Unternehmer und Verwaltungsbehörde voraus. Zunächst muß der Unternehmer einen bestimmten Ort als Standort wählen (Münz/Haselau/Herrmann/Liebert GüKG § 6 Anm. 1 d). Er ist jedoch in seiner Wahlfreiheit beschränkt: Er kann - von den Ausnahmebestimmungen der § 6 a und 6 b GüKG abgesehen - nur einen solchen Ort wählen, an dem sich der Sitz seines Unternehmens befindet oder an dem er eine nicht nur vorübergehende geschäftliche Niederlassung unterhält (§ 6 Abs. 1 Satz 2 GüKG). Die Wahl des Standortes bedarf jedoch, wie sich aus § 6 Abs. 2 GüKG ergibt, der Anerkennung durch die Verwaltungsbehörde. Erkennt sie den Standort an, dann hat sie dem Unternehmer gemäß § 6 Abs. 3 GüKG eine Standortbescheinigung zu erteilen, die bei allen Fahrten im Kraftfahrzeug mitzuführen und auf Verlangen dem zuständigen Kontrollbeamten zur Prüfung auszuhändigen ist. Dies alles zeigt, daß durch die Wahl des Unternehmers allein noch kein Standort im Sinne des GüKG begründet werden kann; es bedarf vielmehr hierzu - von dem Fall des § 6 Abs. 5 GüKG abgesehen - der Entscheidung der Verwaltungsbehörde. Erst in dieser Entscheidung ist eine Standortbestimmung im Sinne des § 6 Abs. 1 GüKG zu sehen (ebenso Münz/Haselau/Herrmann/

Liebert GÜKG § 6 Anm. 3 a). Die Standortbestimmung ist somit ein rechtsgestaltender begünstigender Verwaltungsakt, durch den der Standort des Fahrzeugs mit bindender Wirkung gegenüber den Gerichten und anderen Verwaltungsbehörden festgelegt wird. Das war zwar, soweit die Bindung der Finanzbehörden und Finanzgerichte in Frage stand, früher bestritten, ist jedoch heute auch in der Rechtsprechung der Finanzgerichte anerkannt (vgl. BFH BStBl 1963 III 396). Die bindende Wirkung der Standortbestimmung entspricht auch einem dringenden praktischen Bedürfnis: Nur wenn der Standort eines Fahrzeugs durch einen Verwaltungsakt festgelegt und durch eine hierüber ausgestellte Bescheinigung jederzeit nachweisbar ist, ist eine effektive Kontrolle der Einhaltung der Bestimmungen des Güterkraftverkehrsgesetzes möglich. Auf der anderen Seite erhält der Güternahverkehrsunternehmer die Gewißheit, daß er, solange er innerhalb eines Umkreises von 50 km um den in der Standortbescheinigung genannten Ort hält, nicht wegen unerlaubten Güterfernverkehrs zur Rechenschaft gezogen werden kann (vgl. hierzu VerwGH Baden-Württemberg, BB 1962, 1115).

Aus dem Gesagten ergibt sich, daß der Standort eines Fahrzeugs im Sinne der §§ 6 ff GÜKG nicht mit dem Standort im Sinne der §§ 23, 27 StVZO identisch ist (OLG Hamm Goldammers Archiv 1958, 346; Hein/Bichhoff/Pukall Güterkraftverkehrsrecht § 6 GÜKG Anm. 3; Münz/Haselau/Herrmann/Liebert GÜKG § 6 Anm. 1 b). Standort eines Fahrzeugs im Sinne des Güterkraftverkehrsrechts ist nicht etwa der Ort, an dem das Fahrzeug üblicherweise ab- oder untergestellt wird, sondern vielmehr derjenige Ort, den die zuständige Verwaltungsbehörde auf Vorschlag des Unternehmers durch die Erteilung der Standortbescheinigung zum Standort bestimmt hat. Dies zeigt sich besonders deutlich

daran, daß unter gewissen Voraussetzungen die Verwaltungsbehörde auch einen Ort als Standort bestimmen kann, an dem sich weder ein Abstellplatz des Fahrzeugs, noch der Sitz des Unternehmens, noch eine geschäftliche Niederlassung des Unternehmers befindet (§ 6 a Abs. 1 GüKG).

Daß der Kläger zu 1. für das bei der Beklagten versicherte Fahrzeug eine Standortbescheinigung für den Standort K [REDACTED] erhalten hat, ist unstreitig. Ein Verstoß gegen die Verwendungsklausel (§ 2 Abs. 2 a AKB) läge demnach nur dann vor, wenn die am 10. Oktober 1972 ausgeführte Fahrt an einem Ort außerhalb der Nahverkehrszone von K [REDACTED] begonnen hätte, nach einem Ort außerhalb der Nahverkehrszone hätte führen sollen (BGH VersR 1963, 527 = NJW 1963, 1249 = MDR 1963, 568; BGH VersR 1964, 475) oder wenn während der Fahrt zeitweise die Nahverkehrszone verlassen wurde. Sowohl der Abfahrts-, der Ziel- als auch der Unfallort liegen unstreitig innerhalb der Karlsruher Nahverkehrszone. Dafür, daß bei der Fahrt zeitweise die Nahverkehrszone verlassen wurde oder verlassen werden sollte, liegen keine Anhaltspunkte vor. Der von der Beklagten im Schreiben vom 18. August 1973 hervorgehobene Umstand, daß die Fahrt nicht von dem genehmigten Standort K [REDACTED] ausging, ist für die Anwendung des § 2 GüKG unerheblich.

III. Die Beklagte meint, dem Kläger zu 1. hätte keine Standortbescheinigung für K [REDACTED] erteilt werden dürfen, weil an diesem Orte die Voraussetzungen des § 6 Abs. 2 GüKG nicht erfüllt gewesen seien. Dieser Einwand ist von den Vorinstanzen mit Recht als unerheblich angesehen worden. Nach den allgemeinen Grundsätzen des Verwaltungsrechts ist ein Verwaltungsakt nicht schon deshalb nichtig, weil er der Rechtslage nicht entspricht oder weil bei seinem Erlass gegen

gesetzliche Vorschriften verstoßen wurde. Dies gilt auch im Güterkraftverkehrsrecht (so mit Recht Münz/Haselau/Herrmann/Liebert GÜKG § 6 Anm. 3 a). Wenn der Kläger zu 1. die Standortbescheinigung durch eine Täuschung der Behörde erschlichen hätte, wäre diese lediglich berechtigt, die Standortbestimmung mit rückwirkender Kraft zurückzunehmen. Die Beklagte behauptet jedoch selbst nicht, daß eine Rücknahme ausgesprochen worden sei.

IV. Die Beklagte beruft sich schließlich auf die Vorschrift des § 5 GÜKG. Danach dürfen die Vorschriften des Güterkraftverkehrsgesetzes durch die Schaffung von Scheintatbeständen nicht umgangen werden. Daß durch die "Schaffung von Scheintatbeständen" - richtiger: durch die Vortäuschung eines in Wirklichkeit nicht bestehenden Tatbestandes - nicht die Rechtsfolgen herbeigeführt werden können, die das Gesetz an den in Frage stehenden Tatbestand knüpft, ist ein an sich selbstverständlicher Rechtsgrundsatz, den der Gesetzgeber offenbar nur deshalb in § 5 GÜKG hervorgehoben hat, weil er bei den Verhältnissen im Güterkraftverkehr im besonders hohen Maße mit Versuchen zur Gesetzesumgehung gerechnet hat. Grundsätzlich findet die Vorschrift des § 5 GÜKG auch auf die Standortwahl des Unternehmers Anwendung. Der Transportunternehmer, der an einem bestimmten Ort einen Scheinsitz oder eine Scheinniederlassung seines Unternehmens begründet, hat keinen Anspruch darauf, daß ihm für diesen Ort eine Standortbescheinigung ausgestellt wird (LVG Hannover VRS 1956, 236). Selbst wenn man jedoch zugunsten der Beklagten annehmen würde, daß der Kläger zu 1. nur zum Schein eine Niederlassung in K [REDACTED] begründet habe, könnte dies hier die Anwendung des § 5 GÜKG nicht rechtfertigen. Denn für die Abgrenzung des Nahverkehrs-

bereichs ist nicht der tatsächliche Sitz des Unternehmens oder der Ort der Niederlassung, sondern, wie oben ausgeführt, die dem Kläger zu 1. erteilte Standortbescheinigung maßgeblich. Behördliche Akte können aber schon rein begrifflich nicht als Scheintatbestände im Sinne des § 5 GÜKG angesehen werden. Der Umstand, daß ein Unternehmer durch die Schaffung eines Scheintatbestandes einen bestimmten Verwaltungsakt erwirkt hat, macht diesen Verwaltungsakt noch nicht selbst zu einem Scheintatbestand. Der Verwaltungsakt kann in einem solchen Akt nicht als absolut nichtig angesehen, sondern nur wegen Erschleichung von der Verwaltungsbehörde mit rückwirkender Kraft zurückgenommen werden (Münz/Haselau/Herrmann/Liebert GÜKG § 6 Anm. 3 a).

V. Unrichtig ist schließlich die von der Beklagten vertretene Auffassung, durch die Wahl eines fingierten Standortes könne der Transportunternehmer die Nahverkehrszone erweitern und damit die Prämienstruktur der Klägerin unterlaufen. Die Nahverkehrszone stellt immer einen Kreis mit einem Radius von 50 km dar. Begründet ein Unternehmer eine Scheinniederlassung und läßt er diese als Standort seines Kraftwagens anerkennen, dann kann er damit immer nur eine Verschiebung dieses Kreises erreichen. Das kann zwar je nach den verkehrsgeographischen Gegebenheiten für ihn vorteilhaft sein; eine Befugnis zu Gütertransporten

über weite Strecken, durch die die besondere Gefahren-
trächtigkeit des Güterfernverkehrs begründet wird, kann
jedoch auf diese Weise nicht erlangt werden.

Dr. Hauß

Knüfer

Rottmüller

Dr. Hoegen

Dehner