

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

IV_ZR_620/68

URTEIL

Verkündet am

17. September 1969

B l e c h e r ,
Justizobersekretär

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

1. der Firma August B [REDACTED] & Co.,
Inhaber August B [REDACTED], in H [REDACTED], S [REDACTED]
L [REDACTED]straße [REDACTED],
2. des Kraftfahrers Hans R [REDACTED] in
B [REDACTED], M [REDACTED]straße [REDACTED],

Kläger und Revisionskläger,

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

gegen

die T [REDACTED] A [REDACTED] V [REDACTED]-Aktien-
gesellschaft, vertreten durch den Vorstand
Dr. Rudolf H [REDACTED] und Dr. Ernst von der T [REDACTED],
in H [REDACTED], N [REDACTED] R [REDACTED]straße [REDACTED],

Beklagte und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

Der IV. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 17. September 1969 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Dr. Hauß und der Bundesrichter Dr. Pfretzschner, Dr. Reinhardt, Dr. Bukow und Dr. Buchholz

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Kläger wird das Urteil des 1. Zivilsenats des Oberlandesgerichts Celle vom 7. Dezember 1966 aufgehoben.

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

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Erstklägerin hatte sich als Halterin eines Lastzuges bei der Beklagten gegen Haftpflicht versichert. Ihr angestellter Fahrer, der Zweitkläger, verursachte am 27. November 1959 auf der Bundesstraße 3 in Höhe der Rast- und Tankstelle Mühlenbeck einen schweren Verkehrsunfall. Bei leichtem Gefälle scherte der Anhänger des vollbeladenen Zuges auf der regennassen Asphaltdecke nach links aus. Der Zweitkläger versuchte vergeblich, ihn durch Änderungen der Geschwindigkeit zwischen 62,5 und 60 km/st wieder in die Spur des Triebwagens zu bringen. Der Anhänger ver-

- 3 -

setzte sich noch weiter nach links und prallte mit dem Motorwagen eines entgegenkommenden, scharf rechts fahrenden Lastzuges der Firma Z [REDACTED] zusammen. Dieser Motorwagen wurde zertrümmert; sein Fahrer und der Beifahrer waren auf der Stelle tot. Außerdem entstand weiterer Sachschaden. Der Zweitkläger wurde wegen fahrlässiger Tötung zu einer Freiheitsstrafe verurteilt.

Der versicherte Anhänger hatte an allen Achsen Zwillingsräder. Die beiden rechts außen (vorn und hinten) montierten Reifen waren in der Weise abgenutzt, daß von den beiden inneren Profilrillen nur noch unzusammenhängende, über die Lauffläche verteilte Reststücke vorhanden waren, während die beiden äußeren Rillen allenthalben mehrere Millimeter Tiefe aufwiesen.

Die Beklagte hat sich auf den Standpunkt gestellt, diese zwei Reifen seien nicht mehr verkehrssicher gewesen. Sie hat darin eine Gefahrerhöhung im Sinne von §§ 23 f. VVG erblickt und den Klägern den Versicherungsschutz entzogen. Außerdem hat sie von ihnen die Erstattung eines bereits aufgewandten Regulierungsbetrages von 2.719,35 DM verlangt.

Die Kläger haben Freistellung von den Ansprüchen der beteiligten Sozialversicherungsträger und eines Privatversicherers begehrt, die aus Anlaß des Unfalls gegen sie erhoben werden. Sie haben ferner um die Feststellung gebeten, daß die Beklagte ihnen auch darüber hinaus Versicherungsschutz gewähren müsse und keinen Anspruch auf Erstattung der genannten Entschädigungsleistung habe.



Die Kläger haben behauptet, die beanstandeten Reifen seien noch verkehrssicher gewesen, zumindest für ihre Verwendung auf den beiden rechten Außenrädern. Allenfalls habe eine geringfügige Gefahrerhöhung vorgelegen, die von den Klägern unverschuldet trotz pflichtgemäßer Kontrollen nicht erkannt worden sei. Auf das Zustandekommen und die Schwere des Unfalls habe der Zustand der beiden Reifen keinen Einfluß gehabt.

Die Beklagte hat dieses tatsächliche Vorbringen bestritten und Abweisung der Klage beantragt.

Die Klage hatte in beiden Vorinstanzen keinen Erfolg. Mit der Revision verfolgen die Kläger ihr Begehren weiter.

Entscheidungsgründe:

1. Nach den Feststellungen waren die jeweils beiden mittleren Profilrillen der rechten äußeren Reifen des Anhängers bis auf Profilreste glattgefahren. Die Ansicht des Berufungsgerichts, daß sie damit auch nach den derzeit geltenden Bestimmungen nicht mehr verkehrssicher waren, begegnet keinen rechtlichen Bedenken.

Es trifft zu, daß die Verkehrssicherheit eines Reifens zur Zeit des Unfalls danach zu beurteilen war, ob sein Zustand es dem Fahrer ermöglichte, auch unter ungünstigen Straßen- und Witterungsverhältnissen den Anforderungen des Verkehrs gerecht zu werden. Über die

Frage, welche Mindestanforderungen unter diesem Gesichtspunkt an die Reifenprofile zu stellen waren, verhielten sich die vom Berufungsgericht herangezogenen Richtlinien des Bundesverkehrsministers vom 7. März 1956 (VkB1 56, 170). Nach ihnen war die Grenze der Verkehrssicherheit erreicht, wenn u.a. die Profiltiefe in den mittleren Rillen der Lauffläche nur noch etwa 1 mm betrug. Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat für die Zeit vor dem 1. August 1960 wiederholt entschieden, daß Reifen mit weniger als 1 mm tiefen mittleren Rillen hiernach als nicht mehr verkehrssicher anzusehen waren (Urt. vom 4. April 1963 - II ZR 107/61 = VersR 1963, 529; Urt. vom 26. September 1966 - II ZR 75/64 = VersR 1966, 1069). Mit dieser Rechtsprechung, an der festzuhalten ist, stimmt die Entscheidung des Berufungsgerichts überein. Sie beruht entgegen der Rüge der Revision nicht auf einer vorweggenommenen Anwendung der erst am 1. August 1960 in Kraft getretenen Bestimmung des § 36 Abs. 2 Satz 3 StVZO.

2. Dem Berufungsgericht ist auch darin beizutreten, daß in der Weiterverwendung der beiden beanstandeten Reifen objektiv eine Gefahrerhöhung im Sinne von § 23 VVG lag. Es hat mit Recht darauf abgestellt, ob der einzelne Reifen für sich betrachtet den Anforderungen der Verkehrssicherheit genüge, und die Profiltiefen der anderen am Fahrzeug befindlichen Reifen insoweit außer Betracht gelassen. Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat mehrfach ausgesprochen, daß schon die Benutzung eines versicherten Fahrzeugs mit nur einem nicht verkehrssicheren Reifen eine Gefahrerhöhung darstellt (Urteil vom 26. September 1966 aaO; ferner Urteil vom 25. Februar 1965 - II ZR 14/63 =

VersR 1965, 430). Die Revision übersieht bei ihrer Rüge, die ungünstigen Eigenschaften einer abgefahrenen Decke könnten durch den guten Zustand der übrigen Bereifung ausgeglichen werden, daß dieser Ausgleich bei allen im Betrieb vorkommenden Beanspruchungen gewährleistet sein müßte, um von einer insgesamt nicht erhöhten Gefahr sprechen zu können. Diese Gewähr besteht schon beim Bremsen nicht, weil dort grundsätzlich jedes einzelne Rad für sich zur Wirkung kommt (vgl. das mündliche Gutachten des Sachverständigen Prof. Dr. Koeßler vom 26. Oktober 1966, Seite 5 der Niederschrift). Daß abgefahrenen Reifen unter ungünstigen Straßen- und Witterungsverhältnissen ein unzulängliches Bremsverhalten zeigen, hat das Berufungsgericht zutreffend dargelegt. Die Revision beschränkt sich denn auch auf die Ausführung, die verminderte Seitenführungskraft der abgefahrenen Reifen sei durch die der übrigen Breifung (zumindest jeweils innerhalb einer Achse) ausreichend kompensiert worden. Mit dieser Betrachtung, die nur auf eine Art der betrieblichen Beanspruchung abhebt, läßt sich die allgemein größere Gefahrgeneigntheit unstatthaft abgenutzter Reifen nicht ausräumen.

3. Dagegen konnte durch den in Rede stehenden Ausgleich möglicherweise bewiesen werden, daß die Gefahrerhöhung in der konkreten Unfallsituation ohne Einfluß geblieben ist (§ 25 Abs. 3 VVG). Denn bei ihr kam es nach den Gutachten entscheidend auf das Fahrverhalten der Vorderachse des Anhängers bei einer ganz bestimmten Beanspruchung an, nämlich auf den Widerstand, den sie den seitwärts gerichteten Kräften entgegensetzen vermochte. Auch das Berufungsgericht geht auf Grund

der eingeholten Gutachten davon aus, daß die Seitenführungskraft der ganzen Achse gleich der Summe der Profilwirkungen aller auf ihr montierten Reifen war. Deren unterschiedlich gute Eigenschaften glichen sich also zu einem mittleren Gesamtwert aus. Dennoch hat das Berufungsgericht allein darauf abgehoben, daß die Profilwirkung des rechts außen befindlichen Reifens um einen geringen Betrag größer gewesen wäre, wenn die beiden mittleren Rillen noch überall die Mindesttiefe von 1 mm aufgewiesen hätten. Es hat entschieden, mit Blick hierauf lasse sich nicht ausschließen, daß die insoliert in dem Mangel dieses einen Reifens zu erblickende Gefahrerhöhung Einfluß auf das Zustandekommen oder doch die Schwere des Unfalls gehabt habe. War es so, daß die Seitenführungskraft entscheidend war, dann ist damit im Ergebnis die Möglichkeit einer Kompensation durch vorhandene günstige Faktoren auch insoweit verneint worden, als es sich um die Auswirkung der (allgemein zu bejahenden) Gefahrerhöhung auf einen bestimmten Betriebsvorgang handelte.

Dem kann nicht beigetreten werden. Wie das Berufungsgericht nicht verkannt hat, ist die Frage der Ursächlichkeit nur durch einen Vergleich zwischen der tatsächlichen und einer gedachten Lage zu beantworten. Die Entscheidung hängt damit von der Wahl des richtigen Vergleichsmaßstabes ab. Das Berufungsgericht hat ausgeführt, als zutreffende Vergleichsgrundlage komme nur der Zustand in Betracht, bei dem anstelle des einen abgefahrenen Reifens ein solcher mit mindestens 1 mm Profiltiefen, im übrigen aber der tatsächlich vorhandene (d.h. weit besser erhaltene) Reifensatz verwandt worden wäre. Auf den entsprechenden Standpunkt hatte sich das

Berufungsgericht bereits in einem anderen Falle gestellt, wo es sich um das teils glattgefahrene, teils besonders gut erhaltene Profil auf der Lauffläche desselben Reifens handelte. Auch hier hatte es zum Vergleich einen gedachten Reifen gewählt, der anstelle der abgefahrenen Rillen solche von 1 mm Tiefe, im übrigen aber das vorhandene gute Profil aufgewiesen hätte.

In der Revisionsentscheidung zu diesem letzten Fall hat der erkennende Senat die Auffassung des Berufungsgerichts bereits als rechtlich unzutreffend abgelehnt. Er hat in seinem, zur Veröffentlichung bestimmten Urteil vom 11. Juli 1969 (IV ZR 629/68) ausgesprochen, zum Beweise dafür, daß die Erhöhung der Gefahr durch unstatthaft abgefahrne Reifen keinen Einfluß auf den Eintritt des Versicherungsfalles gehabt habe, reiche die Feststellung aus, daß sich der Unfall ebenso ereignet hätte, wenn die Profilrillen der Reifen auf der ganzen Breite der Lauffläche noch 1 mm tief gewesen wären. Was dort für die Beurteilung der Unfallursächlichkeit einzelner Reifen ausgeführt worden ist, gilt entsprechend auch hier, wo mehrere Reifen im Verbund miteinander wirksam geworden sind.

Der einheitliche Grund liegt darin, daß die allgemeine Gefahrerhöhung zwar nach dem Zustand des Reifens, ihre Auswirkung aber nach dem Effekt zu beurteilen ist, der bei der speziellen Beanspruchung in der Gefahrensituation erzielt worden ist. Erweist sich, daß der beim Unfall wirksame Gesamteffekt infolge der Kompensationswirkung günstiger Faktoren ebenso gut oder besser war, als er es bei einem Zustand der Bereifung

gewesen wäre, den der Versicherer als noch innerhalb der versicherten Gefahr liegend nicht hätte beanstanden können, so ist ein Einfluß der erhöhten Gefahr im Sinne von § 25 Abs. 3 VVG zu verneinen.

Die Klägerin hätte es hinnehmen müssen, wenn alle vier Reifen auf der Vorderachse einheitlich bis auf 1 mm Profiltiefe abgefahren gewesen wären. Denn dann wäre noch keiner der Reifen verkehrsunsicher, die Gefahr also noch nicht erhöht gewesen. Diesen gedachten Zustand haben die Sachverständigen Dr. Lossagk und Prof. Dr. Koeßler deshalb mit Recht als den Vergleichsmaßstab angesehen, der ihren Untersuchungen zugrunde zu legen war. Sie sind zu dem Ergebnis gelangt, die Vorderachse habe mit der tatsächlich vorhandenen Bereifung hinsichtlich der entscheidenden Seitenführungskraft eindeutig günstigere Voraussetzungen geboten, als wenn alle Profile (statthaft) auf das vorgestellte Maß abgefahren gewesen wären. Das Berufungsgericht ist diesen Gutachtern u.a. deshalb nicht gefolgt, weil es den angestellten Vergleich für unzulässig gehalten hat. Da es möglicherweise anders entschieden hätte, wenn es nicht von dem dargelegten Rechtsirrtum beeinflusst gewesen wäre, war der Revision stattzugeben und die Sache an das Berufungsgericht zur erneuten Prüfung unter dem veränderten rechtlichen Gesichtspunkt zurückzuverweisen.

4. Im übrigen beständen Bedenken gegen das Berufungsurteil selbst dann, wenn von dem dort gewählten Vergleichsmaßstab auszugehen wäre. Der Sachverständige Prof. Dr. Koeßler hatte für diesen Fall die Möglichkeit, daß die verminderte Seitenführungskraft des abgefahrenen

Reifens zum Unfall beigetragen haben könnte, als minimal bezeichnet. Das Berufungsgericht hat den absoluten Ausschluß jeder solchen Möglichkeit gefordert und deshalb den Beweis der mangelnden Ursächlichkeit als gescheitert angesehen. Sollte es bei der erneuten Würdigung noch darauf ankommen, so wird zu berücksichtigen sein, daß eine mathematische, jeden Zweifel und jede Möglichkeit des Gegenteils ausschließende Gewißheit nicht zu verlangen ist. Für die richterliche Überzeugungsbildung darf und muß jedoch immer ein für das praktische Leben brauchbarer Grad von Gewißheit genügen, der dem Zweifel Schweigen gebietet, ohne ihn völlig auszuschließen. Das gilt auch für den in Rede stehenden Negativbeweis (BGH VersR 1965, 430, 431 mit Nachw.).

5. Endlich hat der erkennende Senat unter Aufgabe der früheren, vom Berufungsgericht noch zugrunde gelegten Ansicht inzwischen entschieden, daß der Versicherungsnehmer durch die Benutzung eines Fahrzeugs, dessen Verkehrssicherheit wesentlich beeinträchtigt ist, eine Gefahrerhöhung im Sinne von § 23 VVG nur vornimmt, wenn er den mangelhaften Zustand des Fahrzeugs kennt (BGHZ 50, 385 und 392). Das Berufungsgericht hat, von seinem Standpunkt aus folgerichtig, diese von den Klägern bestrittene Kenntnis nicht festgestellt, sondern das Kennenmüssen (im Rahmen der Verschuldensprüfung) genügen lassen. Der Re-

vision mußte außer aus den dargelegten Gründen auch stattgegeben werden, um gegebenenfalls eine mit der geänderten Rechtsprechung übereinstimmende Entscheidung hinsichtlich der subjektiven Voraussetzungen einer willkürlichen Gefahrerhöhung zu ermöglichen.

Dr. Hauß

Dr. Pfretzschner Dr. Reinhardt

Dr. Bukow

Dr. Buchholz