

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

IV ZR 621/68

URTEIL

Verkündet am

11. Juli 1969

Fieser,

Justizangestellter

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der S [REDACTED] N [REDACTED]-V [REDACTED]-Gesellschaft
in B [REDACTED], vertreten durch den Hauptbevollmächtigten für
die Bundesrepublik und West-Berlin Wilhelm S [REDACTED]
in B [REDACTED], K [REDACTED]straße [REDACTED],

Beklagten und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

gegen

die unbekannten Erben des am 20. November 1965 verstorbenen,
zuletzt in B [REDACTED] wohnhaften Kraftfahrers Franz A [REDACTED],
vertreten durch den Nachlaßpfleger Rechtsanwalt Dr. Klaus
H [REDACTED] in E [REDACTED], A [REDACTED] Straße [REDACTED],

Kläger und Revisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

Der IV. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 11. Juli 1969 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Dr. Hauß und der Bundesrichter Wüstenberg, Dr. Pfretzschner, Dr. Reinhardt und Dr. Buchholz

für Recht erkannt:

Die Revision der Beklagten gegen das Urteil des 6. Zivilsenats des Kammergerichts in Berlin vom 24. Januar 1967 wird zurückgewiesen.

Die Kosten der Revision hat die Beklagte zu tragen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Der im Lauf des Rechtsstreits verstorbene Kläger Franz A. [REDACTED] war als Halter eines Personenkraftwagens bei der Beklagten gegen Haftpflicht versichert. Er befuhr am 11. Juli 1962 die Bundesautobahn von Hamburg nach Hannover. Nachdem er gegen 15 Uhr unter einer Überführung bei Großburgwudel hindurchgefahren war, brach das Heck seines Wagens bei Regen und Seitenwind nach links aus. Das Fahrzeug geriet über den Grünstreifen auf die Gegenfahrbahn. Dort prallte ein aus Richtung Hannover kommender Personenwagen gegen das Hindernis. Zwei seiner Insassen verstarben an den erlittenen Verletzungen. Beim Aufprall eines weiteren Fahrzeugs entstand nochmals Sachschaden.

- 3 -

Im Strafverfahren wurde der Kläger rechtskräftig freigesprochen. Die Beklagte ließ die Reifen seines abgeschleppten Fahrzeugs, deren Erhaltungszustand in der polizeilichen Verkehrsunfallanzeige mit 80 % angegeben worden war, von Sachverständigen untersuchen. Mit Schreiben vom 12. September 1962 entzog sie dem Kläger den Versicherungsschutz, weil beide Hinterreifen stellenweise bis auf die Leinwand abgefahren gewesen seien und der Kläger überdies einem Beauftragten der Beklagten wahrheitswidrig erklärt habe, die Verfassung dieser Reifen sei einwandfrei gewesen.

Der Kläger hat gebeten, die Beklagte zur Gewährung des vertraglichen Haftpflichtversicherungsschutzes zu verurteilen. Er hat behauptet, die verkehrssicheren Hinterreifen seines Wagens seien beim Abschleppen oder auf dem Schrottplatz gegen schlechtere vertauscht worden. Im übrigen wäre der allein auf eine plötzliche Regenbö zurückzuführende Unfall genau so eingetreten und verlaufen, wenn sich die untergeschobenen Reifen tatsächlich am Fahrzeug befunden hätten.

Die Beklagte hat die Behauptungen des Klägers bestritten und Abweisung der Klage beantragt. Sie hat sich darauf berufen, infolge einer vom Kläger vorgenommenen Gefahrerhöhung (§ 23 VVG) von der Verpflichtung zur Leistung frei geworden zu sein.

Das Landgericht hat der Klage stattgegeben. Die Beklagte hat hiergegen Berufung eingelegt. Nach dem Tode des Klägers hat der für die unbekannten Erben bestellte Nachlaßpfleger das ausgesetzte Verfahren aufgenommen. Das Kammergericht hat die Berufung zurückge-



wiesen. Hiergegen richtet sich die Revision der Beklagten, mit der sie weiterhin die Abweisung der Klage erstrebt.

Entscheidungsgründe:

Das Kammergericht hat es dahinstehen lassen, ob die untersuchten und sichergestellten Reifen mit denen identisch sind, die sich zur Unfallzeit am Fahrzeug des Klägers befunden haben. Es hat die Überzeugung gewonnen, daß selbst in diesem Fall eine etwaige Erhöhung der Gefahr keinen Einfluß auf den Eintritt des Versicherungsfalles und auf den Umfang der Leistung der Beklagten gehabt hätte (§ 25 Abs. 3 VVG).

Bei seiner Entscheidung ist das Berufungsgericht noch von der Rechtsprechung ausgegangen, die bereits in der Weiterbenutzung eines nicht mehr verkehrssicheren Kraftfahrzeugs eine Gefahrerhöhung im Sinne von § 23 VVG erblickte (BGH IM Nr. 6 zu § 23 VVG). Der erkennende Senat hat diese Ansicht inzwischen aufgegeben und weiter gefordert, daß die Kenntnis des Versicherungsnehmers von dem mangelhaften Zustand des Fahrzeugs hinzutreten muß (BGHZ 50, 385 u. 392). Die Unterstellung des Berufungsgerichts, daß sich die umstrittenen Reifen an dem Unfallwagen befunden haben, kann indessen für die Revisionsinstanz dahin erweitert werden, daß dem Kläger ihr abgefahrener Zustand bekannt war. Denn der Nachweis mangelnder Kausalität würde auch dann zur Erhaltung des Versicherungsschutzes führen.

Das Kammergericht hat diesen Beweis als erbracht angesehen, weil die Hinterreifen nach dem eingeholten

Gutachten bei der festgestellten Geschwindigkeit von etwa 100 km/st und dem derzeit mindestens 0,2 mm hohen Wasserfilm auch dann die Bodenhaftung verloren hätten, wenn ihre Profilrillen noch auf der ganzen Laufläche 1 mm tief gewesen wären. Hiergegen greifen die Rügen der Revision nicht durch.

Vorab trifft es nicht zu, daß der Kläger seine Gefahrstandspflicht selbst dann verletzt hätte, wenn die Hinterreifen gerade noch der Bestimmung des § 36 Abs. 2 Satz 4 StVZO genügt hätten. Es mag sein, daß die hier vorgeschriebene Mindestdiefe der Profilrillen zu gering bemessen ist, um den sicheren Betrieb des Fahrzeugs bei höheren Geschwindigkeiten auf nasser Straße zu gewährleisten. Daraus kann die Revision aber ebenso wenig etwas herleiten wie aus der Möglichkeit, daß die Reifen beim Abschluß des Versicherungsvertrages neu oder nur wenig abgefahren gewesen sind. Der tatsächliche Zustand, in dem sich das Fahrzeug bei Vertrags-schluß befindet, wird in der Kfz-Haftpflichtversicherung abweichend von anderen Versicherungszweigen nicht festgestellt. Der Versicherer begnügt sich bei diesen Massenverträgen damit, daß er auf Grund der Vorschriften der Straßenverkehrs-Zulassungsordnung davon ausgehen darf, ein zum öffentlichen Straßenverkehr zugelassenes Kraftfahrzeug befinde sich in einem verkehrssicheren Zustand. Erst wenn sich dieser normale Gefahrenstand dadurch ändert, daß das versicherte Fahrzeug im Laufe des Versicherungsverhältnisses in einen Zustand gerät, der den gesetzlichen Sicherheitsanforderungen nicht mehr entspricht, liegt darin eine Änderung der für das Versicherungsverhältnis maßgeblichen Gefahrumstände, welche die Rechtsfolgen der §§ 23 ff VVG auslöst.

(BGHZ 50, 385, 389). Auch für den Erhaltungsgrad der Reifen, auf den der Versicherer vertrauen darf, gilt deshalb die Sicherheitsbestimmung des § 36 Abs. 2 Satz 4 StVZO; d.h. erst wenn ein Reifen den dort aufgestellten Mindestanforderungen nicht mehr genügt und das Fahrzeug gleichwohl weiterbetrieben wird, liegt objektiv eine Gefahrerhöhung im Sinne von § 23 ff VVG vor. Da sich § 36 StVZO speziell über Reifen und Laufflächen verhält, können insoweit aus der allgemeinen Bestimmung des § 30 StVZO über Bau und Ausrüstung der Fahrzeuge keine weiterreichenden Anforderungen hergeleitet werden. Dafür gibt auch die von der Revision angezogene Entscheidung BGH LM Nr. 4 zu § 23 VVG nichts her.

Die Gefahrerhöhung bestand mithin vorliegend allein darin, daß die Profilrillen der Hinterr Reifen an mehreren Stellen nicht mehr die vorgeschriebene Mindestdiefe von 1 mm aufwiesen; d.h. daß die Abnutzung über das nach § 36 Abs. 2 Satz 4 StVZO zulässige Maß unstrittig hinausging. Nach § 25 Abs. 3 VVG muß der Versicherungsnehmer beweisen, daß die Erhöhung der Gefahr keinen Einfluß auf den Eintritt des Versicherungsfalls und auf den Umfang der Leistung des Versicherers gehabt hat. Das Kammergericht hat deshalb zutreffend den Nachweis gefordert und genügen lassen, daß sich unter den herrschenden Verhältnissen der Unfall ebenso ereignet hätte, wenn die Hinterr Reifen die erforderliche Mindestdiefe von 1 mm in allen Profilrillen aufgewiesen hätten. Dieser Vergleich zwischen dem noch zulässigen und dem tatsächlichen Abnutungsgrad hatte die versicherungsrechtlich allein relevante Unterschreitung der in § 36

Abs. 2 Satz 4 StVZO gesetzten Grenze im Auge und fragte mit Recht nach ihrer Unfallursächlichkeit. Darin lag weder das von der Revision gerügte "Abgleiten von der tatsächlichen auf die normative Ebene" noch eine Verken- nung des hier entscheidenden Ursachenzusammenhangs. Zu Unrecht meint die Revision, der Entlastungsbeweis hätte schon deshalb als gescheitert angesehen werden müssen, weil sich ergeben habe, daß die Hinterreifen bei der herrschenden Nässe ihre Bodenhaftung verloren hatten und hierdurch der Unfall ausgelöst wurde. Es kam nicht darauf an, ob der tatsächliche Reifenzustand, sondern ob seine unstatthafte (gefährerhöhende) Abweichung von der Norm zum Unfall geführt hatte. Das hat das sach- verständig beratene Berufungsgericht rechtsirrtumsfrei mit seiner Feststellung verneint, daß das "Schwimmen" der Reifen ebenso eingetreten wäre, wenn die Profil- rillen noch allenthalben 1 mm tief gewesen wären. Nach der Ansicht der Revision müßte eine Gefahrerhöhung immer dann bejaht werden, wenn der Versicherungsnehmer nicht ausräumen kann, daß ein besserer Erhaltungszustand der Reifen den Unfall verhindert hätte. Von einer Gefah- standspflicht solchen Inhalts kann nach dem Gesagten keine Rede sein.

Ebenso wenig ist der Versicherungsnehmer nach dem Versicherungsvertrag verpflichtet, an dem versicherten Fahrzeug nur Reifen von annähernd gleichem Erhaltungs- zustand zu verwenden. Es ist richtig, daß verschieden stark abgefahrene Reifen zumal bei Nässe die Beherrschbar- keit des Wagens beeinträchtigen können. Eine objektive Gefahrerhöhung im Sinne der §§ 23 ff VVG liegt aber auch in diesem Falle erst dann vor, wenn mindestens einer

der Reifen den Bestimmungen des § 36 Abs. 2 StVZO nicht mehr genügt.

Schließlich ist auch die Verfahrensrüge der Revision nicht begründet. Der Sachverständige hat lediglich berechnet, daß ein Wasserfilm auf der Straße von nur 0,2 mm Höhe ausgereicht hätte, um bei der gefahrenen Geschwindigkeit von rund 100 km/st auch einen Reifen mit 1 mm Profiltiefe aufschwimmen zu lassen. Die tatsächliche Höhe des Films hat er nicht ermittelt, sondern ausdrücklich als unbekannt bezeichnet. Das Berufungsgericht selbst hat in Würdigung aller tatsächlichen Umstände die Überzeugung gewonnen, daß der Film schon kurz nach dem Einsetzen des starken Regens 0,2 mm hoch gewesen sein müsse. Dabei hat ihm als Anhalt die im Gutachten wiedergegebene meteorologische Auskunft gedient, nach der bei Gewitterregen je nach Stärke Wasserhöhen zwischen 1,5 und 3 mm beobachtet werden. Die Rüge, der Sachverständige habe bei seiner Berechnung der vorhandenen Wasserhöhe die Schräge der Fahrbahn nicht bedacht und das Berufungsgericht habe pflichtwidrig nicht auf eine entsprechende

Ergänzung seiner Darlegungen hingewirkt, ist unter diesen Umständen unverständlich.

Die Revision der Beklagten war nach alledem zurückzuweisen.

Dr. Hauß

Wüstenberg

Dr. Pfretzschner

Dr. Reinhardt

Dr. Buchholz