

Nachschlagewerk: ja

BGHZ: nein

VVG § 25

Zum Beweise, daß die Erhöhung der Gefahr durch unstatthaft (§ 36 Abs. 2 StVZO) abgefahrene Reifen keinen Einfluß auf den Eintritt des Versicherungsfalles gehabt hat, reicht 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.

BGH, Urt. v. 11. Juli 1969 - IV ZR 629/68 - OLG Celle

LG Hannover

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

IV ZR 629/68

URTEIL

Verkündet am

11. Juli 1969
B l e c h e r ,
Justizobersekretär

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

1. der Witwe Luise L [REDACTED] geb. R [REDACTED] in
B [REDACTED], L [REDACTED] Straße [REDACTED],
2. der Putzmakerin Marlies L i [REDACTED] geb. L [REDACTED]
in S [REDACTED], B [REDACTED] Straße [REDACTED],
3. des Tischlers Werner L [REDACTED] in B [REDACTED],
L [REDACTED] Straße [REDACTED],

Kläger und Revisionskläger,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

gegen

die C [REDACTED] F [REDACTED] V [REDACTED]-Gesellschaft auf
Gegenseitigkeit, vertreten durch ihren Vorstand
Christian B [REDACTED] in H [REDACTED], R [REDACTED] Straße [REDACTED],

Beklagte und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

- 2 -

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:

Auf die Revision der Kläger wird das Urteil des 1. Zivilsenats des Oberlandesgerichts Celle vom 22. März 1967 aufgehoben.

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

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Kläger sind die Erben des kaufmännischen Angestellten Horst L. Dieser erwarb am 13. April 1962 einen neuen Personenkraftwagen (Fiat 1100) und schloß bei der Beklagten eine Haftpflicht- und Insassen-Unfallversicherung ab. Am 26. Oktober 1962 verunglückte er mit dem Fahrzeug bei B. Er wollte vor einer 6 m breiten Eisenbahnunterführung auf regennasser Fahr-



bahn einen Radfahrer überholen, geriet dabei auf die linke Straßenhälfte und prallte am Eingang der Unterführung gegen einen entgegenkommenden Lastkraftwagen. L. verstarb an den erlittenen Verletzungen; an dem Lastkraftwagen und seiner Ladung entstand Sachschaden.

Die beiden vorderen Reifen des Personenwagens hatten sich in der Weise ungleichmäßig abgenutzt, daß die jeweils innen liegenden drei Profilrillen fast völlig abgefahren waren. L. hatte diesen Mangel, den er auf eine falsche Einstellung der Spur zurückführte, beim Herstellerwerk gerügt. Die Beklagte stellte sich auf den Standpunkt, daß eine Gefährderhöhung im Sinne von § 23 VVG vorgelegen habe, und versagte den Klägern mit Schreiben vom 27. Februar 1963 den Versicherungsschutz.

Die Kläger haben die für den Fall des Unfalltodes vereinbarte Versicherungssumme von 10.000 DM nebst Zinsen sowie die Feststellung begehrt, daß die Beklagte Haftpflicht-Versicherungsschutz zu gewähren habe. Die Beklagte hat Abweisung der Klage beantragt und Widerklage auf Erstattung ihrer bisherigen Leistungen an die Geschädigten in Höhe von 10.000 DM nebst Zinsen erhoben. Die Kläger haben gebeten, die Widerklage abzuweisen, hilfsweise ihnen die Beschränkung ihrer Haftung auf den Nachlaß vorzubehalten.

Die Parteien streiten nur noch darum, ob der Unfall durch den Zustand der vorderen Reifen verursacht worden ist, insbesondere ob der rechte stärker abgefahren war als der linke und ob Lange vor dem Zusammenstoß gebremst hat.

Das Landgericht hat die Klage abgewiesen und der Widerklage unter Beschränkung der Haftung auf den Nachlaß stattgegeben. Die Berufung der Kläger ist zurückgewiesen worden. Mit der Revision verfolgen die Kläger ihr Begehren weiter.

Entscheidungsgründe:

Das Berufungsgericht hat den von den Klägern zu führenden Beweis, daß die Erhöhung der Gefahr keinen Einfluß auf den Eintritt des Versicherungsfalls und den Umfang der Leistung des Versicherers gehabt habe (§ 25 Abs. 3 VVG), als nicht erbracht angesehen. Der gerichtliche Sachverständige Prof. Dr.-Ing. Koeßler hat zwar erklärt, wenn die beiden Vorderräder an allen maßgebenden Stellen das noch zulässige Profil von 1 mm Tiefe besessen hätten, so hätten sie sich eindeutig schlechter verhalten als die tatsächlich vorhandenen Reifen. Das Berufungsgericht ist dem Gutachten aber mit der Begründung nicht gefolgt, es komme auf den angestellten Vergleich aus Rechtsgründen nicht an. Der Versicherer brauche sich grundsätzlich nicht auf einen hypothetischen Zustand der Bereifung ver-

weisen zu lassen, der an der unteren Grenze der Verkehrssicherheit liege. Vorliegend sei vielmehr entscheidend, ob der Unfall vermieden worden wäre, wenn jeweils die drei inneren Profiltiefen der Vorderreifen noch mindestens 1 mm bei im übrigen gleichbleibendem (d. h. nach außen zunehmend besserem) Zustand der jeweils fünf anderen Profilirillen betragen hätten. Das sei von den Klägern nicht auszuschließen gewesen.

Der vom Berufungsgericht zugrunde gelegten Rechtsauffassung kann nicht gefolgt werden. Nach § 25 Abs. 3 VVG kommt es darauf an, ob die Erhöhung der Gefahr ohne Einfluß geblieben ist. Das ist nicht schlechthin gleichbedeutend mit der Frage, welche Rolle der konkrete technische Mangel gespielt hat. Der erkennende Senat hat wiederholt darauf hingewiesen, daß es von der Eigenart der Versicherung abhängt, wann im Einzelfall eine Gefahrerhöhung anzunehmen ist (vgl. BGHZ 50, 385, 389). Bei der Kfz-Haftpflichtversicherung besteht diese Eigenart darin, daß der tatsächliche Zustand, in dem sich das Fahrzeug bei Vertragschluß befindet, abweichend von anderen Versicherungszweigen nicht festgestellt wird. Nach ihm bestimmt sich deshalb auch nicht die Gefahrenlage, deren Gleichbleiben für die Dauer des Versicherungsverhältnisses vorausgesetzt wird. Der Grund für diese Besonderheit liegt darin, daß der Zustand des Fahrzeugs und seine davon abhängige Verkehrssicherheit auch bei ordnungsmäßigem Betrieb durch Abnutzung und Reparaturen erheblich schwankt und daß bei den Massenveträgen der Kraftverkehrsversicherung eine individuelle Festlegung der maßgeblichen Fahrzeugbeschaffen-

heit auch nicht mehr durchführbar wäre. Der Versicherer begnügt sich deshalb mit allgemeinen Angaben über Typ, Motorstärke und Verwendungsart des Wagens und verläßt sich im übrigen zu Recht darauf, daß er den Betrieb eines Kraftfahrzeugs versichert, dessen Zulassung zum Straßenverkehr durch gesetzliche Sicherheitsbestimmungen geregelt ist. Daraus folgt, daß der Gebrauch des Fahrzeugs in jedem Zustand als versichert gilt, der sich in den Grenzen hält, die durch die Straßenverkehrs-Zulassungsverordnung gezogen werden. Erst wenn diese Mindestanforderungen bei dem gleichwohl weiterbenutzten Fahrzeug unterschritten werden, liegt objektiv eine Gefahrerhöhung im Sinne von §§ 23 ff VVG vor. Die Beklagte hat sich denn auch darauf berufen, daß die jeweils drei inneren Profilrillen der beiden vorderen Reifen unstreitig nicht mehr die in § 36 Abs. 2 Satz 4 StVZO vorgeschriebene Mindestdiefe aufgewiesen haben.

Ob sich die Erhöhung der Gefahr in Richtung auf den Unfall ausgewirkt hat, muß stets durch einen Vergleich der tatsächlichen, d.h. unstatthaft gesteigerten Gefahr mit einer nur gedachten ermittelt werden, die innerhalb des Schutzbereichs der Haftpflichtversicherung gelegen hätte. Dieser Bereich wird nach dem Gesagten aber nicht durch den individuellen Fahrzeugzustand bestimmt, sondern allein durch die gesetzlichen Sicherheitsbestimmungen abgegrenzt. Beweist der Versicherungs-

nehmer deshalb, daß der Unfall ebenso eingetreten wäre, wenn die Abnutzung der Reifen das nach § 36 Abs. 2 Satz 4 StVZO erlaubte Maß nicht überschritten hätte, d. h. wenn alle Profilrillen an jeder Stelle der Lauffläche noch 1 mm tief gewesen wären, dann hat er den Anforderungen des § 25 Abs. 3 VVG genügt. Denn diesen zu Vergleichszwecken zu denken den Zustand hätte der Versicherer in jedem Falle hinnehmen müssen. Die abweichende Meinung des Berufungsgerichts, die von dem konkreten, teilweise noch guten Zustand der Reifen ausgeht und sich lediglich die drei inneren Rillen als nicht unter 1 mm abgefahren vorstellt, führt zu dem widersinnigen Ergebnis, daß die Kläger den Versicherungsschutz nur deshalb verlieren, weil tatsächlich nicht alle acht Profilrillen bis auf oder unter 1 mm abgenutzt waren. Denn dann hätte das Berufungsgericht auch von seinem Standpunkt aus einen gleichmäßig bis an die Grenze des Erlaubten abgefahrenen Reifen als Vergleichsmaßstab aufstellen müssen. Tatsächlich muß sich der Versicherer aber immer auf einen solchen Zustand verweisen lassen, weil er auch für ihn noch Deckung hätte gewähren müssen. Ist er durch die Erhöhung der Gefahr im Hinblick auf den eingetretenen Versicherungsfall nachweislich nicht ungünstiger gestellt worden, so bleibt seine Verpflichtung zur Leistung nach § 25 Abs. 3 VVG bestehen. Der gerichtlich bestellte Sachverständige hat unter dieser Betrachtungsweise die Ursächlichkeit der Gefahrerhöhung für den Unfall verneint. Das Berufungsgericht war zwar nicht schlechthin

gehalten, sich seiner Meinung anzuschließen. Es hat jedoch das zunächst in begründeter Absicht eingeholte Gutachten aus einer rechtlichen Erwägung als nicht beweiskräftig beiseite gelassen, die der Nachprüfung nicht standhält. Aus diesem Grunde kann das Berufungsurteil nicht bestehen bleiben.

Im übrigen rügt die Revision mit Recht, daß sich das Berufungsgericht auch nicht über die Sachkunde ausgewiesen hat, die erforderlich gewesen wäre, um von seinem Standpunkt aus zur Zurückweisung der Berufung zu gelangen. Dem Sachverständigen ist die Frage nicht vorgelegt worden, wie sich die beiden vorderen Reifen verhalten hätten, wenn bei sonst gleichem Zustand die drei inneren Profilrillen noch überall 1 mm tief gewesen wären. Diese technisch-physikalische Frage erscheint zu schwierig, als daß sie mit allgemeinen Kenntnissen über die Nachteile partiell abgefahrener Profile auf nasser Fahrbahn zuverlässig beantwortet werden könnte. Da das Berufungsurteil ohnehin keinen Bestand behalten kann, braucht hierauf jedoch nicht weiter eingegangen zu werden.

Ob der Nachweis mangelnder Kausalität nach § 25 Abs. 3 VVG als geführt anzusehen ist, unterliegt der Beurteilung durch den Tatrichter. Das Revisionsgericht ist auch dann nicht befugt, hierin an seine Stelle zu treten, wenn als Grundlage bereits das Gutachten eines Sachverständigen vorliegt. Dessen erneute Würdigung, allerdings unter dem veränderten rechtlichen Gesichtspunkt, muß dem Oberlandesgericht vorbehalten bleiben. Auf die Revision der Kläger war deshalb das Berufungsurteil aufzuheben und die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung, auch über die Kosten der Revision, an das Berufungsgericht zurückzuverweisen.

Dr. Hauß

Wüstenberg

Dr. Pfretzschner

Dr. Reinhardt

Bundesrichter Dr. Buchholz
ist beurlaubt und ortsab-
wesend

Dr. Hauß