

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

IV_ZR_639/68

URTEIL

Verkündet am

25. Februar 1970
B l e c h e r ,
Justizobersekretär

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der Feuersozietät H [REDACTED], vertreten durch ihre
Vorstandsmitglieder, Generaldirektor H [REDACTED],
Direktor T [REDACTED] und Direktor Ti [REDACTED],
B [REDACTED], Am K [REDACTED]platz [REDACTED],

Beklagten und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

gegen

den Bauschlosser Manfred S [REDACTED],
B [REDACTED], P [REDACTED] Straße [REDACTED],

Kläger und Revisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

Der IV. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 25. Februar 1970 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Dr. Hauß und der Bundesrichter Johannsen, Wüstenberg, Dr. Pfretzschner und Dr. Bukow

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Beklagten wird das Urteil des 6. Zivilsenats des Kammergerichts in Berlin vom 5. Mai 1967 aufgehoben.

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

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Der Kläger kaufte im August 1963 ein gebrauchtes Fahrrad mit Hilfsmotor, Fabrikat Zündapp-Kombinette, und versicherte sich als Halter des Fahrzeugs bei der Beklagten gegen Haftpflicht. Am 3. März 1964 fuhr der Kläger mit seinem Moped einen Fußgänger an, der auf einem "Zebrastreifen" die Fahrbahn überquerte. Der Fußgänger starb an den Folgen der erlittenen Verletzungen. Der Kläger, der zur Zeit des Unfalls 17 Jahre alt war, wurde wegen fahrlässiger Tötung zu drei Wochen Dauerarrest verurteilt.

- 3 -

Die Beklagte hat dem Kläger den Versicherungsschutz versagt, weil sein Moped sich in einem nicht verkehrssicheren Zustand befunden habe. Einmal sei bei dem Moped eine mögliche Höchstgeschwindigkeit von 78 km/h, die bei weitem die durch die Bauart des Fahrzeugs bestimmte Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h (§ 67 a Abs. 2 Nr. 3 StVZO) überschreite, ermittelt worden. Zum anderen sei die Lauffläche des hinteren Reifens glatt gefahren gewesen. Weiter macht die Beklagte geltend, daß bei Eintritt des Versicherungsfalls kein wirksamer Versicherungsvertrag bestanden habe. Schließlich hält sich die Beklagte für leistungsfrei, weil sie von dem Versicherungsvertrage zurückgetreten sei und den Versicherungsvertrag wegen arglistiger Täuschung angefochten habe.

Der Kläger ist dem entgegengetreten und begehrt, ihm für den Unfall am 3. März 1964 Versicherungsschutz zu gewähren. Zugleich bittet er festzustellen, daß die Beklagte nicht berechtigt sei, wegen ihrer erbrachten Leistungen Rückgriff zu nehmen.

Das Landgericht hat der Klage stattgegeben. Die Berufung der Beklagten hatte keinen Erfolg. Mit der Revision erstrebt die Beklagte weiter die Abweisung der Klage.



Entscheidungsgründe:

I. Das Berufungsgericht geht davon aus, daß zwischen den Parteien zur Zeit des Unfalls ein gültiger Versicherungsvertrag bestanden habe. Es hat dazu ausgeführt: Der Kläger habe beim Kauf seines Mopeds am 24. August 1963 ein ihm von dem Fahrzeughändler vermitteltes Versicherungsverhältnis mit der Beklagten abgeschlossen und dafür das Versicherungskennzeichen BZN 648 erhalten. Dieses Versicherungsverhältnis sei nach dem Inhalt des darüber ausgestellten Versicherungsscheins ohne Kündigung am 29. Februar 1964 um 24 Uhr erloschen. Der Kläger habe dann am 2. März 1964 ein neues Versicherungsverhältnis mit der Beklagten abgeschlossen. Versicherungsbeginn sei nach dem Versicherungsschein der " 2.3.1964, 0 Uhr " gewesen. Am Unfalltage sei der Kläger allerdings noch mit dem alten, nicht mehr gültigen Versicherungskennzeichen gefahren, weil ihm das neue Versicherungskennzeichen BZF 612 erst am 5. März 1964, also nach dem Unfall, übersandt worden sei. Der Versicherungsvertrag der Parteien sei dadurch aber nicht berührt worden. Fahrräder mit Hilfsmotor hätten nach § 67 b StVZO ein Versicherungskennzeichen zum **N a c h w e i s** einer für das Fahrzeug bestehenden Haftpflichtversicherung zu führen. Diese im öffentlichen Interesse getroffene Regelung solle der Polizei die Überprüfung erleichtern, ob die im öffentlichen Straßenverkehr benutzten Mopeds versichert seien, habe aber keine Auswirkung auf die zugrunde liegenden Versicherungsverträge. Von der Aus-

händigung des Versicherungskennzeichens und seiner Anbringung am Moped hänge weder die Wirksamkeit des Versicherungsvertrages noch der Beginn des Versicherungsschutzes ab.

Gegen diese tatsächlichen Feststellungen und ihre rechtliche Würdigung ist nichts einzuwenden. - Die Revision meint jedoch, ein Versicherungsvertrag zwischen den Parteien sei nicht zustande gekommen, weil die Beklagte nur ein Fahrrad mit Hilfsmotor habe versichern wollen, das Fahrzeug des Klägers aber auf Grund der nach dem Unfall vom Technischen Überwachungsverein auf dem Rollenprüfstand gemessenen Höchstgeschwindigkeit von 78 km/h als Kleinkraftrad oder Motorrad anzusehen sei, das nur zu einer wesentlich höheren Prämie versichert werde. Den im Versicherungsschein bezeichneten Gegenstand der Versicherung gebe es deshalb überhaupt nicht. Im vorliegenden Falle stehe nicht nur eine Erhöhung der Gefahr, sondern eine völlig andere Gefahr in Rede. Zu einem Vertragschluß sei es nicht gekommen, weil es an dafür übereinstimmenden Willenserklärungen fehle.

Der Ansicht der Revision kann nicht gefolgt werden. Der vom Kläger erworbene Fahrzeugtyp, eine Zündapp-Kombinette, gilt, wie der Kläger unwidersprochen vorgetragen hat, als Fahrrad mit Hilfsmotor im Sinne des § 67 a Abs. 2 StVZO. Als solches hat der Fahrzeughändler dem Kläger das Rad in gebrauchtem Zustande verkauft, ihm dafür eine Haft-

pflichtversicherung bei der Beklagten vermittelt und das erste Versicherungskennzeichen ausgehändigt. Dementsprechend haben die Parteien das zweite, am 2. März 1964 begonnene Versicherungsverhältnis abgeschlossen, sie haben nach dem ausgestellten Versicherungsschein das Fahrzeug des Klägers als Fahrrad mit Hilfsmotor versichern wollen. Warum es dafür an übereinstimmenden Willenserklärungen der Parteien fehlen soll, wie die Revision meint, ist nicht ersichtlich.

Im vorliegenden Fall wich der tatsächliche Zustand, in dem sich das Fahrzeug des Klägers bei Vertragschluß befunden hat, von dem typmäßigen Zustand eines solchen Fahrzeugs insofern ab, als die erzielbare Höchstgeschwindigkeit 78 km/h betrug und damit die durch die Bauart bestimmte Höchstgeschwindigkeit des Fahrzeugs erheblich überschritt. Das schloß aber weder das Zustandekommen noch den Fortbestand eines rechtswirksamen Versicherungsvertrages über ein Fahrrad mit Hilfsmotor aus. Nach § 10 der Allgemeinen Bedingungen für die Kraftverkehrsversicherung (AKB), die für das Versicherungsverhältnis der Parteien gelten, bietet die Kfz-Haftpflichtversicherung Schutz vor der Haftpflichtgefahr, die "durch den Gebrauch des im Vertrag bezeichneten Fahrzeugs" droht. Die Bezeichnung des Fahrzeugs im Versicherungsantrag und im Versicherungsschein erschöpft sich in der Angabe des Fahrzeugtyps und des zugeteilten Kennzeichens. Abweichend von anderen Versicherungszweigen wird in der Kfz-Haftpflichtversicherung der tatsächliche Zustand, in dem das Fahrzeug sich bei Vertragschluß befindet, nicht festgestellt. Für alte und neue Fahrzeuge desselben Typs wird die

gleiche Prämie gezahlt. Hier ist das Fahrzeug des Klägers typmäßig, insbesondere nach seiner Bauart, ein Fahrrad mit Hilfsmotor und als solches versichert worden. Die dabei von dem Versicherer übernommene Gefahr ergibt sich aus dem Gefahrenbereich des versicherten Fahrzeugtyps in verkehrssicherem Zustand. Bleibt die so bestimmte versicherte Gefahr erheblich hinter der Gefahr zurück, die aus dem tatsächlichen Zustand des versicherten Fahrzeugs droht, weil dieses den für den Fahrzeugtyp verkehrsrechtlich vorgeschriebenen Erfordernissen nicht entspricht, z. B. eine weit höhere Geschwindigkeit als durch die Bauart bestimmt erreicht - ein solches Fahrzeug ist damit nicht mehr verkehrssicher, weil es nach Bauart und Ausstattung (Bremsen, Reifen) nur eine Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h zuläßt -, dann wird dadurch der Versicherungsvertrag nicht ohne weiteres hinfällig oder gegenstandslos, sondern nach Maßgabe der gesetzlichen Vorschriften über eine Gefahrerhöhung umgestaltet.

II. Der Versicherungsvertrag der Parteien ist auch nicht rückwirkend vernichtet worden. Zu der von der Beklagten erklärten Anfechtung wegen arglistiger Täuschung hat das Berufungsgericht ausgeführt: Die Beklagte habe nicht im einzelnen dargelegt, daß der Kläger das Fahrzeug "umfrisiert" habe, wann und auf welche Weise er eine derartige Veränderung vorgenommen haben solle. Hierfür habe die Beklagte auch keinen Beweis angetreten. Auch eine *a r g l i s t i g e* Täuschung habe die Beklagte nicht dargetan. Es genüge dafür nicht, daß der Kläger nach Meinung der Beklagten

hätte wissen müssen, daß für ein Fahrrad mit Hilfsmotor mit einer höheren Geschwindigkeit als 40 km/h eine höhere Prämie zu zahlen sei. Ein arglistiges Handeln des Klägers könne nicht mit der Lebenserfahrung begründet werden, daß Jugendliche im Alter des Klägers im allgemeinen bestrebt seien, die Geschwindigkeit eines Mopeds durch vorgenommene Änderungen zu erhöhen. Jugendliche seien zwar gegenüber technischen Neuerungen, insbesondere wenn sie sich ein Moped hielten, sehr aufgeschlossen. Diese t e c h n i s c h e Aufgeschlossenheit lasse aber nicht den weiteren Schluß zu, daß Jugendliche sich auch über die r e c h t l i c h e n Folgen von technischen Veränderungen an ihrem Moped im klaren seien. Die für Jugendliche typische Unbekümmertheit spreche vielmehr dafür, daß sie diese Zusammenhänge nicht bedächten.

Die gegen diese Ausführungen gerichteten Angriffe der Revision können keinen Erfolg haben, weil sie auf unrichtigen Voraussetzungen oder unzulässigen Unterstellungen beruhen. Die Feststellung des Berufungsgerichts, es sei nicht bewiesen, daß der Kläger an seinem Fahrzeug technische Änderungen vorgenommen habe, wäre vielleicht angreifbar, wenn der Kläger, wie die Revision meint, zugegeben hätte, den Vergaser ausgewechselt zu haben. Nach dem Berufungsurteil hat der Kläger jedoch nur erklärt, n a c h dem Unfall den entzwei gegangenen Vergaser ersetzt zu haben. - Unbegründet ist auch die in diesem Zusammenhang erhobene Verfahrensrüge der Revision, die Beklagte hätte bei Ausübung des richterlichen Fragerechts den Fahrzeug-

händler als Zeugen dafür benannt, am Fahrzeug des Klägers keine Änderungen vorgenommen zu haben. Diesen Beweisantrag anzuregen, bestand für das Gericht kein Anlaß, weil selbst ein für die Beklagte günstiges Beweisergebnis nicht ergeben hätte, daß nur der Kläger Veränderungen an seinem Fahrzeug vorgenommen haben könne. Die Revision übersieht, daß der Kläger das Fahrrad in gebrauchtem Zustande gekauft hatte. Damit blieb immer die Möglichkeit offen, daß technische Änderungen am Fahrzeug von den Vorbenutzern vorgenommen worden sind.

Fehl geht auch der Vorwurf der Revision, das Berufungsgericht habe an den Nachweis einer arglistigen Täuschung zu hohe Anforderungen gestellt. Zur Annahme einer arglistigen Täuschung gelangt auch die Revision nur, weil nach ihrer Ansicht der Kläger über sein Fahrzeug bewußt unrichtige Angaben gemacht habe, um zu dem beabsichtigten Vertragsabschluß zu kommen. Das ist aber eine Unterstellung, für die jeder Anhaltspunkt fehlt.

III. Hiernach hängt der Ausgang des Rechtsstreits allein davon ab, ob der Kläger eine Erhöhung der versicherten Gefahr vorgenommen hat und die Beklagte dadurch leistungsfrei geworden ist (§§ 23, 25 VVG). Hierfür kommen zwei Vorgänge in Betracht. Einmal die Benutzung des Fahrzeugs mit einer wesentlich höheren als durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit, zum anderen die Benutzung des Rades mit abgefahrenem Hinterreifen. In beiden Fällen ist die Verkehrssicherheit des Fahrzeugs wesentlich beeinträchtigt. Das Be-

rufungsgericht hält eine Gefahrerhöhung nicht für gegeben, weil die erhöhte Gefahrenlage schon bei Vertragschluß, am 2. März 1964, bestanden habe. Infolgedessen könne der Kläger nur seine vorvertragliche Anzeigepflicht verletzt haben. Die Beklagte sei deshalb zum Rücktritt vom Verträge berechtigt gewesen, habe aber ihren Rücktritt nicht fristgemäß (§ 20 Abs. 1 VVG) erklärt.

Aus den vorstehenden Gründen kann die Vornahme einer Gefahrerhöhung nicht verneint werden. Die Gefahrstandspflicht des Versicherungsnehmers, ohne Einwilligung des Versicherers keine Erhöhung der versicherten Gefahr vorzunehmen, bedeutet für den Versicherungsnehmer einer Kfz-Haftpflichtversicherung, das versicherte Fahrzeug nicht zu gebrauchen, wenn und solange es sich in einem nicht verkehrssicheren Zustand befindet. Verstößt der Versicherungsnehmer nach Vertragschluß gegen diese gesetzliche Obliegenheit, indem er ein verkehrsunsicheres Fahrzeug über eine einmalige Gefährdungshandlung hinaus benutzt, so nimmt er damit eine Gefahrerhöhung vor, ohne daß es darauf ankommt, seit wann der nicht vorschriftsmäßige, verkehrsuntaugliche Zustand des versicherten Fahrzeugs besteht (BGH LM Nr. 11 zu § 23 VVG = VersR 1967, 746 m.w.N.). Dieser Rechtsprechung des früheren versicherungsrechtlichen II. Zivilsenats, die auch im Schrifttum Zustimmung gefunden hat (Wussow, AKB 7. Aufl. § 2 Anm. 27 und WI 1967, 125), schließt sich der erkennende Senat an.

Der Versicherungsnehmer, der ein Kraftfahrzeug benutzt, dessen Verkehrssicherheit wesentlich beeinträchtigt ist (§ 31 StVZO), nimmt eine Gefahrerhöhung im Sinne des § 23 VVG jedoch nur dann vor, wenn er den mangelhaften Zustand des Fahrzeugs kennt (seit BGHZ 50, 385 = VersR 1968, 1153 ständige Rechtsprechung; vgl. VersR 1969, 416, 727, 987, 1035). Ob der Kläger gewußt hat, daß für sein Fahrzeug eine durch die Bauart bestimmte Höchstgeschwindigkeit (§ 67 a Abs. 2 Nr. 3 StVZO) bestand und diese durch die tatsächlich erreichte Geschwindigkeit wesentlich überschritten wurde, ist bisher noch offen. Um die insoweit erforderlichen Feststellungen treffen zu können - der Versicherer hat dabei zu beweisen, daß der Versicherungsnehmer den verkehrswidrigen Zustand des benutzten Fahrzeugs gekannt hat (BGHZ 50, 391 = VersR 1968, 1154) -, muß der Rechtsstreit unter Aufhebung des Berufungsurteils an das Berufungsgericht zurückverwiesen werden.

Bei der erneuten Verhandlung der Sache bleibt dem Kläger in jedem Falle noch der Nachweis offen, daß die nach dem Unfall vom Technischen Überwachungsverein gemessene Höchstgeschwindigkeit des Rades weder den Eintritt des Versicherungsfalles noch den Umfang der Leistung des Versicherers beeinflusst hat. Hierfür ist bedeutsam, daß der Kläger nach dem im Strafurteil getroffenen Feststellungen im Zeitpunkt des Unfalls mit keiner höheren Geschwindigkeit als 40 - 45 km/h gefahren ist; eine Geschwindigkeit, die sich noch innerhalb der Toleranzgrenze der versicherten Gefahr halten würde.

Soweit der Kläger sein Fahrzeug mit glatt gefahrenem Hinterreifen in Kenntnis dieses Mangels benutzt hat, hat sich diese Gefahrerhöhung nicht nachteilig ausgewirkt. Denn der Unfall hat sich unstreitig auf trockener, rauher Fahrbahnoberfläche zuge tragen. Bei einem solchen Straßenzustand haften aber profillose Reifen mindestens ebenso gut wie Reifen, die die vorgeschriebenen Profile aufweisen (vgl. BGH VersR 1968, 785/86; 1969, 748/49).

Dr. Hauß

Johannsen

Wüstenberg

Dr. Pfretzschner

Dr. Bukow