

Nachschlagewerk: ja
BGHZ: nein

VVG § 23 Abs. 1

- a) Mangels einer vertraglichen gefahrmindernden Obliegenheit im Sinne des § 32 VVG ist der Versicherungsnehmer nicht gehalten, die Verkehrssicherheit des versicherten Kraftfahrzeugs ständig zu überwachen (Bestätigung von BGHZ 50, 385).
- b) Kennt der Versicherungsnehmer die wesentlich beeinträchtigte Verkehrssicherheit des Kraftfahrzeugs infolge grober Fahrlässigkeit nicht, so wird der Haftpflichtversicherer auch dann nicht leistungsfrei, wenn die fahrlässige Unkenntnis auf einer mangelhaften Betriebsorganisation beruht.

BGH, Urt. v. 12. März 1975 - IV ZR 97/73 - OLG Koblenz
LG Koblenz

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

IV ZR 97/73

URTEIL

Verkündet am
12. März 1975
Hellmann,
Justizhauptsekretär

in dem Rechtsstreit

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

der Firma Möbel-Einkaufs-Center P[REDACTED] und Sohn,
Inhaber Kaufmann Walter P[REDACTED],
Ka[REDACTED]/Hu[REDACTED], B[REDACTED]straße [REDACTED] [REDACTED],

Klägerin und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt

[REDACTED] [REDACTED] [REDACTED] -

gegen

die Pr[REDACTED] Feuerversicherungsanstalt der Rh[REDACTED],
vertreten durch ihren Vorstand, D[REDACTED], Fr[REDACTED]-
straße [REDACTED] - [REDACTED],

Beklagte und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

- 2 -

Der IV. Zivilsenat des Bundesgerichtshofes hat auf die mündliche Verhandlung vom 26. Februar 1975 durch den Vorsitzenden Richter Dr. Hauß und die Richter Professor Johannsen, Dr. Pfretzschner, Dr. Bukow und Dr. Hoegen

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Klägerin wird das Urteil des 4. Zivilsenats des Oberlandesgerichts Koblenz vom 29. März 1973 aufgehoben.

Auf die Berufung der Klägerin wird das Urteil der 2. Zivilkammer des Landgerichts Koblenz vom 4. Oktober 1968 geändert.

Es wird festgestellt, daß die Beklagte verpflichtet ist, der Klägerin gegen die Inanspruchnahme aus dem Verkehrsunfall vom 8. Juni 1965 bei Kr [REDACTED] (H [REDACTED]) Versicherungsschutz zu gewähren.

Die Beklagte trägt die Kosten des Rechtsstreits.

Von Rechts wegen



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



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

Tatbestand:

Die Klägerin hatte für einen zu ihrem Fuhrpark gehörenden Lastkraftwagen (Baujahr 1952) nebst Anhänger (Baujahr 1940) bei der Beklagten eine Haftpflichtversicherung genommen. Am 8. Juni 1965 verschuldete der angestellte Fahrer F. mit diesem Lastzug einen Verkehrsunfall. Er durchfuhr eine Gefällstrecke der H[REDACTED]-Hö[REDACTED]straße mit einer Geschwindigkeit von 80-85 km/h. Kurz nach der Fahrt durch die Talsohle, in der die Straße eine langgezogene Rechtskurve beschreibt, schleuderte der Anhänger mit der Hinterachse nach links über die Mittellinie hinaus. Sein Heck schlug seitlich gegen einen in der Gegenrichtung vorbeifahrenden Personenwagen, dessen Fahrer getötet wurde.

Der Fahrer F. ist wegen fahrlässiger Tötung bestraft, der Inhaber der Klägerin mangels Beweises freigesprochen worden. Der mit der Untersuchung des sichergestellten Lastzuges beauftragte Technische Überwachungsverein hatte zahlreiche Mängel sowohl des Lastkraftwagens wie des Anhängers festgestellt und beide Fahrzeuge als nicht verkehrssicher bezeichnet. Überdies hatte sich eine Überladung des Anhängers um 15 % ergeben. Die Klägerin ließ den Lastzug nach der Freigabe verschrotten.

Die Beklagte hat es mangels Verkehrssicherheit des Lastzuges abgelehnt, für den Schaden einzutreten. Die Klägerin hat um die Feststellung gebeten, daß ihr die Beklagte Versicherungsschutz gewähren müsse. Sie hat Mängel des Lastzuges in Abrede gestellt und den Unfall allein auf dessen überhöhte Geschwindigkeit zurückgeführt. Sollten jedoch Betriebseinrichtungen schadhaft gewesen sein, so hat die Klägerin behauptet, dann habe sich dies beim Zustandekommen des Unfalls nicht ausgewirkt. In keinem Falle könne

dem Inhaber der Klägerin zur Last gelegt werden, eine Gefahrerhöhung vorgenommen zu haben. Er habe von den beanstandeten Mängeln des Lastzuges nichts gewußt und sich dieser Kenntnis auch nicht arglistig entzogen. Seine Fahrer seien angewiesen gewesen, auf Schäden an den Fahrzeugen zu achten und sie dem Angestellten W. zu melden, der für die Behebung durch den Betriebsschlosser G. oder die Vertragswerkstatt zu sorgen gehabt habe. W. sei niemals auf Mängel des Lastzuges hingewiesen worden und habe auch sonst keine Kenntnis hiervon erlangt.

Die Beklagte hat gebeten, die Klage abzuweisen. Sie hat den Standpunkt vertreten, die Verkehrsunsicherheit des Lastzuges sei nicht nur bei der amtlichen Untersuchung unbezweifelbar festgestellt worden, sondern bei dem verwahrlosten Zustand der beiden überalterten Fahrzeuge auch offenkundig gewesen. Die Fahrer hätten sich entgegen dem Bestreiten der Klägerin über die groben Mängel wiederholt beschwert. Daß der Inhaber der Klägerin oder der als sein Repräsentant anzusehende Angestellte Weber gleichwohl die Weiterbenutzung als "Baustellenfahrzeug" angeordnet oder zumindest zugelassen habe, stelle eine willkürliche Gefahrerhöhung dar, die sich bei dem Unfall ausgewirkt habe und zur Versagung des Versicherungsschutzes berechtige.

Das Landgericht hat die Klage abgewiesen. Das Oberlandesgericht hat der Berufung der Klägerin nicht stattgegeben. Der erkennende Senat hat dieses Urteil aufgehoben und die Sache an das Oberlandesgericht zurückverwiesen. Dieses hat die Berufung nach weiterer Sachaufklärung erneut zurückgewiesen. Hiergegen richtet sich die abermalige Revision der Klägerin, mit der sie das Ziel ihrer Klage weiterverfolgt.

Entscheidungsgründe:

Der erkennende Senat hat das erste Berufungsurteil aufgehoben, weil ihm nicht hinreichend sicher festgestellt schien, daß der Inhaber der Klägerin oder sein als Repräsentant in Betracht kommender Angestellter W■■■■ die zum Unfall führenden Mängel des Anhängers gekannt oder sich dieser Kenntnis arglistig verschlossen haben (BGHZ 50, 385). Das Berufungsgericht ist nach weiterer Sachaufklärung zu dem Ergebnis gelangt, daß sich diese Kenntnis bei beiden Personen in der Tat nicht feststellen lasse. Es hat jedoch entschieden, die Klägerin müsse sich gleichwohl so behandeln lassen, als seien diese Voraussetzungen einer nach § 25 VVG zur Leistungsfreiheit des Versicherers führenden Gefahrerhöhung erfüllt, weil sie nicht hinreichend dafür gesorgt habe, daß die Verkehrssicherheit des Fahrzeugs überwacht und auftretende Mängel dem Firmeninhaber oder seinem hierfür zuständigen Angestellten gemeldet wurden. Dieser Ansicht kann nicht gefolgt werden.

Der Bundesgerichtshof hat allerdings früher den Versicherungsnehmer (VN) für verpflichtet gehalten, die Verkehrssicherheit des Kraftfahrzeugs ständig zu überwachen und diese laufende Überprüfung insbesondere in Betrieben wirksam sicherzustellen (zuletzt BGH VersR 1968, 590 m.w.Nachw.). Er war dazu jedoch nur in Verbindung mit der inzwischen aufgegebenen Rechtsprechung gelangt, die bereits in der Benutzung eines nicht verkehrssicheren Fahrzeugs eine willkürliche Gefahrerhöhung erblickte. Die mangelnde Überwachung gehörte nicht zum Tatbestand dieser Verletzung, sondern stand lediglich ihrer Entschuldbarkeit nach § 25 Abs. 2 VVG entgegen. Seit der Entscheidung des erkennenden Senats, daß unter der Vornahme einer Gefahrerhöhung nur die gewollte (bewußte) Änderung der gefahr-

erheblichen Umstände verstanden werden kann (BGHZ 50, 385, 388), entfällt bei fehlender Kenntnis von einer objektiv eingetretenen Änderung bereits die Verletzung; auf die Entschuldbarkeit des Nichterkennens kann es danach nicht mehr ankommen. Mit dieser Rechtsprechung läßt sich, wie das Berufungsgericht selbst nicht verkennt, die Behandlung einer durch nachlässige Überwachung übersehenen Verkehrsunsicherheit des Fahrzeugs als willkürliche Gefahrerhöhung nicht vereinbaren. Die Beschränkung des Begriffs der "Vornahme" auf ein gewolltes (zielgerichtetes) Handeln würde damit aufgegeben und der frühere Rechtszustand praktisch wiederhergestellt.

Das Berufungsgericht begründet seine gleichwohl vertretene Ansicht damit, § 23 VVG verbiete dem VN jede, selbst die unverschuldete Gefahrerhöhung. Aus diesem gesetzlichen Verbot ergebe sich als Reflex die Verpflichtung des VN, stets auf den verkehrssicheren Zustand seines Fahrzeugs zu achten. Dem kann nicht gefolgt werden. Die Vorschriften über die Gefahrerhöhung regeln die Rechtsfolgen für den Fall, daß sich die nach dem Versicherungsvertrag vorausgesetzte Gefahrenlage (hier: die Verkehrssicherheit des Kraftfahrzeugs) zu Ungunsten des Versichers verschiebt; es handelt sich um einen Sonderfall der Änderung der Geschäftsgrundlage (BGHZ 7, 311, 318). Die in § 23 Abs. 1 VVG normierte Gefahrstandspflicht stellt eine gesetzliche Obliegenheit dar, die dem VN gebietet, sich der Vornahme oder der Gestattung einer Gefahrerhöhung zu enthalten. Hiergegen kann der VN allerdings auch durch Unterlassen verstoßen. Die Gefahrstandspflicht erfordert insoweit ein Handeln des VN, als er eine erkannte, unabhängig von seinem Willen eingetretene Gefahrerhöhung zu beseitigen hat, wenn ihm dies tatsächlich und rechtlich möglich ist (BGHZ 50, 385, 388; Prölss/Martin, VVG 19. Aufl.,

§ 23 Anm. 4; jeweils m.w.Nachw.). Eine darüber hinausgehende vertragliche Obliegenheit, den Eintritt gefahrerhöhender Umstände von vornherein durch Tätigwerden zu verhindern und so eine Gefahrerhöhung zu verhüten, wird durch die Gefahrstandspflicht jedoch nicht begründet (ebenso Stiefel/Wussow/Hofmann, AKB 9. Aufl., § 2 Anm. 26). Wegen mangelnder Überwachung des Fahrzeugzustandes und der daraus herrührenden Unkenntnis des VN vom Eintritt gefahrerhöhender Umstände kann der Haftpflichtversicherer deshalb keine Leistungsfreiheit beanspruchen. Hierzu bedürfte es, wie der erkennende Senat in der mehrfach angeführten Entscheidung BGHZ 50, 385, 390 ausgesprochen hat, einer Ergänzung der AKB durch Bestimmung einer gefahrmindernden Obliegenheit im Sinne des § 32 VVG (ebenso Prölss/Martin aaO). In der abschließenden Aufzählung des § 2 Abs. 2 AKB ist sie nicht enthalten.

Die vom Berufungsgericht angezogenen Vorschriften des Straßenverkehrsrechts können nicht zu einer anderen Beurteilung führen. Es ist richtig, daß diese Bestimmungen die Benutzung eines nicht verkehrssicheren Fahrzeugs auf öffentlichen Verkehrswegen verbieten, und daß sich hieraus eine entsprechende Überwachungspflicht des Halters bzw. Fahrers ergibt. Diese ist aber nicht, wie das Berufungsgericht meint, zwangsläufig zugleich auch eine versicherungsrechtliche Obliegenheit. Das ist vielmehr nur ausnahmsweise der Fall. Der erkennende Senat hat in seiner zur Veröffentlichung bestimmten Entscheidung vom 18. Dezember 1974 (IV ZR 123/73) die versicherungsrechtliche Pflicht des Halters oder seines Repräsentanten, die Verkehrssicherheit des Kraftwagens zu prüfen, im Falle einer Überführungsfahrt unter Verwendung eines roten Kennzeichens bejaht. Hier ergab sich die Kontrollpflicht jedoch aus der dem VN eingeräumten und entsprechend sorgsam zu gebrauchenden Befugnis, das Kraftfahrzeug durch Anbringen des roten

Kennzeichens zum Verkehr zuzulassen und zugleich unter Versicherungsschutz zu bringen. Auf diese besondere, nur in der Versicherung des Kraftfahrzeug-Handels und -Handwerks bestehende Entscheidungsmacht des VN hätte nicht abgestellt zu werden brauchen, wenn eine vertragliche Obliegenheit zur Überwachung der Verkehrssicherheit für jeden versicherten Halter eines zugelassenen Kraftwagens bestände.

Da dies entgegen der Meinung des Berufungsgerichts nicht der Fall ist, braucht auf die weiteren Darlegungen, die Klägerin habe die angenommene Pflicht infolge mangelhafter Organisation ihres Betriebes nicht gewahrt, nicht mehr eingegangen zu werden.

Der gerügte Organisationsmangel kann auch nicht aus dem Gesichtspunkt zur Leistungsfreiheit der Beklagten führen, durch ihn sei die Kenntnis von der Verkehrsunsicherheit des Lastzuges nicht bis zu dem Inhaber der Klägerin oder dem Angestellten W. gelangt. Das Berufungsgericht hat den Fehler darin erblickt, daß die Fahrer der Klägerin zwar angewiesen waren, bemerkte Mängel der Kraftfahrzeuge dem für die Behebung zuständigen Angestellten W. zu melden, daß die Befolgung dieser Vorschrift jedoch nicht überwacht und sichergestellt wurde. Hieraus könnte sich allenfalls eine auf grober Fahrlässigkeit beruhende Unkenntnis des VN oder seines Repräsentanten ergeben. Sie würde nach der angeführten Rechtsprechung weder ausreichen, die Vornahme einer Gefahrerhöhung zu bejahen, noch könnte sie dieser gleichgestellt werden. Dabei kann es keinen Unterschied machen, ob der VN die zur Unkenntnis führende Achtlosigkeit bei dem eigenen Gebrauch des Fahrzeugs oder bei seinen Anweisungen an die angestellten Fahrer walten läßt. In beiden Fällen darf freilich, wie das Berufungsgericht zutreffend annimmt, der Wille des VN nicht gerade dahin zielen, auf die Verkehrssicherheit des Kraftwagens nicht zu achten.

Ein derart planmäßiges Nicht-wissen-wollen wäre arglistig im Sinne der Entscheidung BGHZ 50, 385, 390, wobei es wiederum gleich stände, ob das Sich-verschließen eigene Wahrnehmungen oder die Kenntnis von Beanstandungen der angestellten Fahrer verhindern soll. Für eine zu diesem Zweck bewußt unzulänglich gehaltene Organisation des Betriebes bietet der Sachverhalt jedoch keinen Anhalt.

Nach alledem vermag der vom Oberlandesgericht zur Grundlage seiner Entscheidung erhobene Mangel der Betriebsorganisation der Klägerin das Berufungsurteil nicht zu tragen. Da das Berufungsgericht nicht festzustellen vermocht hat, daß der Inhaber der Klägerin oder sein Repräsentant die zum Unfall führenden Mängel des Anhängers gekannt oder sich dieser Kenntnis arglistig verschlossen haben, hätte es der Berufung der Klägerin stattgeben und die mit der Klage begehrte Feststellung treffen müssen. Hierauf war nunmehr auf die Revision der Klägerin hin zu erkennen.

Dr. Hauß

Johannsen

Dr. Pfretzschner

Dr. Bukow

Dr. Hoegen