

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

URTEIL

Verkündet am
19. Januar 1976
H e l l m a n n ,
Justizhauptsekretär
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

IV ZR 99/75

in dem Rechtsstreit

G- -K- , S- -W- AG, vertreten durch die
Vorstandsmitglieder Dr.H. G- , Erhard B- , Anton
W- , Ernst G- , K- , G- , Postfach
- ,

Beklagten und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. -

gegen

den Fuhrunternehmer Josef O- , S- Hs.Nr. - ,
Post L- ,

Kläger und Revisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigte: Rechtsanwälte
Dr. - und Dr. -

Streithelferin:

Fa. Adolf O- , Straßenbauunternehmen, S- ,
I- straße - ,

- Prozeßbevollmächtigter II. Instanz:

Rechtsanwalt Dr.M. -
-

Der IV. Zivilsenat des Bundesgerichtshofes hat auf die mündliche Verhandlung vom 19. Januar 1977 durch den Vorsitzenden Richter Dr. Grell und die Richter Dr. Buchholz, Knüfer, Rottmüller und Dr. Hoegen

für Recht erkannt:

Die Revision der Beklagten gegen das Urteil des 8. Zivilsenats des Oberlandesgerichts Nürnberg vom 19. Dezember 1974 wird zurückgewiesen.

Die Beklagte trägt die Kosten der Revision.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Der Kläger ist Landwirt und betreibt mit seinem LKW zugleich ein Fuhrunternehmen. Den LKW hat er bei der Beklagten gegen Haftpflicht versichert. Er besitzt die Fahrerlaubnis der Klasse II. Seit Juni 1971 beförderte er u.a. für die Baufirma O in S hauptsächlich Kies und Erde. Wiederholt schleppte er mit dem LKW auch Radbagger der Firma in deren Auftrag von einer Baustelle zu einer anderen.

- 3 -

Am 5. Juni 1972 kam es bei einer Schleppfahrt auf der Kreisstraße SR 20 zu einem Unfall. An den LKW des Klägers war ein sog. Humusbagger der Firma O. [REDACTED] angekoppelt, ein selbstfahrender, zulassungsfreier Radbagger mit überlangem Auslegearm. Der Schleppzug mußte unter einer Eisenbahnbrücke der Linie Regensburg-Passau durchfahren. 200 m vor der Durchfahrt und an der Brücke selbst war je ein Verkehrszeichen 265 im Sinne von § 41 Abs. 2 Nr. 6 StVO (Höhe 3,9 m) angebracht. Der Kläger fuhr mit einer Geschwindigkeit von über 30 km/h auf die Brücke zu. Der Auslegearm des Baggers prallte mit seinem oberen Teil gegen den Überbau der stählernen Brücke. Das eine Bahngleis wurde aus seinem Lager gehoben und verschoben. Es entstand hoher Sachschaden. Der Kläger wurde erheblich verletzt.

Für den Bagger ist eine Betriebserlaubnis nach § 18 Abs. 3 StVZO zur Benutzung auf öffentlichen Straßen erteilt, ferner eine Ausnahmegenehmigung zum Betrieb als Anhänger. Diese enthält u.a. die Auflagen, nicht mehr als 20 km/h zu fahren und den Auslegearm soweit einzuziehen, daß eine Gesamthöhe von 4 m nicht überschritten wird. Diese Höhenbegrenzung war im vorliegenden Fall ebenfalls nicht eingehalten.

Mit Schreiben vom 6. September 1972 kündigte die Beklagte den Versicherungsvertrag und versagte dem Kläger den Versicherungsschutz. Sie berief sich auf eine Obliegenheitsverletzung, weil der Bagger nicht mit einem Fahrer mit der erforderlichen Fahrerlaubnis besetzt gewesen sei, sowie auf eine Gefahrerhöhung, da der Kläger gegen die in der Ausnahmegenehmigung angeordneten Auflagen verstoßen habe.



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



Der Kläger hat die Feststellung begehrt, daß die Beklagte Versicherungsschutz zu gewähren habe, hilfsweise Zahlung von 655 000 DM an die Deutsche Bundesbahn und Feststellung der Deckungspflicht der Beklagten hinsichtlich weiteren Schadens. Die Baufirma O■■■■ ist dem Kläger auf dessen Streitverkündung als Streithelferin beigetreten.

Beide Vorinstanzen haben der Klage nach dem Hauptantrag stattgegeben. Mit der Revision beantragt die Beklagte weiterhin Abweisung der Klage. Der Kläger bittet das Rechtsmittel zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

Die Revision ist unbegründet.

I.

Das Berufungsgericht hat Leistungsfreiheit der Beklagten wegen einer Obliegenheitsverletzung des Klägers schon deshalb verneint, weil die Beklagte nicht innerhalb eines Monats ab Kenntnis von der angeblichen Verletzung gekündigt habe (§ 6 Abs. 1 Satz 2, 3 VVG). Der von ihr beauftragte Dipl.-Ing. Kengelbach, der hier nach den im einzelnen dargelegten Umständen als ihr Wissensvertreter anzusehen sei, habe bereits am 2. August 1972 die maßgeblichen Umstände gekannt; die Kündigung vom 6. September 1972 sei daher verspätet.

Mit dem Landgericht hat das Berufungsgericht Leistungsfreiheit der Beklagten wegen einer Obliegenheitsverletzung nach § 2 Abs. 2 c AKB auch deshalb nicht angenommen, weil der Kläger mit der vorgeschriebenen Fahrerlaubnis gefahren sei. Nach § 6 der 6. AusnVO zur StVZO vom 17. Juli 1962 (BGBl I 450; vgl. jetzt § 3 i.d.F. der ÄndVO-StVZO 1973, BGBl I 638, 662) habe der geschleppte Bagger selbst entgegen § 33 Abs. 2 Nr. 1 StVZO nicht gelenkt werden müssen, weil er den Vorschriften über Bau und Ausrüstung von Anhängern entspreche.

Das ist rechtlich zutreffend.

Auch die Revision bringt gegen diese Ausführungen selbst nichts Konkretes vor, meint jedoch, im vorliegenden Fall habe überhaupt kein Versicherungsschutz bestanden.

1. Nach ihrer Ansicht ist der Bagger, wie sich aus den Auflagen in der Genehmigung für den Betrieb als Anhänger ergebe, nur bedingt zum Straßenverkehr zugelassen. Da die Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h und die zulässige Fahrzeughöhe von 4 m überschritten worden seien, decke die Haftpflichtversicherung den eingetretenen Schaden ebenso wenig wie bei einem überhaupt nicht zugelassenen Fahrzeug. Insoweit liege eine primäre, objektive Risikobegrenzung vor. Dem kann nicht gefolgt werden.

Die Beklagte wird, worauf die Revisionserwiderung mit Recht hinweist, nicht als Haftpflichtversicherer des - bei einem anderen Versicherer versicherten - Baggers der Firma O■■■■■, sondern als Versicherer des LKW des Klägers in Anspruch genommen. Der LKW war aber ohne Auflagen zuge-

lassen. Der Schaden, für den die Bundesbahn vom Kläger Ersatz verlangt, ist auch "durch den Gebrauch" dieses LKW herbeigeführt worden, § 10 Abs. 1 b AKB; darauf beruht die Deckungspflicht der Beklagten.

Auf die Zulassung kommt es auch im übrigen nicht entscheidend an. Der Begriff des Gebrauchs im Sinne von § 10 Abs. 1 AKB ist davon losgelöst (zutreffend Stiefel/Wussow/Hofmann AKB 10. Aufl. § 10 Anm. 17 S. 450). Die Versicherer haben ihre Leistungspflicht nicht von der Zulassung des Fahrzeugs abhängig gemacht. Der Gebrauch eines nicht zugelassenen Fahrzeugs ist von dem durch den abgeschlossenen Versicherungsvertrag übernommenen Risiko nicht ausgenommen; er stellt - im Gegensatz zu dem Fahren ohne vorgeschriebene Fahrerlaubnis (§ 2 Abs. 2 c AKB) - auch keine Obliegenheitsverletzung im Sinne der AKB dar (vgl. § 2 Nr. 2). Das Gegenteil müßte ausdrücklich bestimmt sein (BGHZ 2, 360, 363). Eine andere Frage ist, ob der Versicherungsnehmer (VN) seine Anzeigepflicht (§ 16 VVG) verletzt, wenn er gegebenenfalls bei Abschluß des Versicherungsvertrages verschweigt oder gar darüber täuscht, daß das Fahrzeug nicht oder nicht mehr zugelassen ist. Sie stellt sich bei dem vorliegenden Sachverhalt aber nicht.

Davon abgesehen sind die Betriebserlaubnis für den Bagger und die Ausnahmegenehmigung zum Anhängerbetrieb keine "bedingte Zulassung", die nur bei jeweiliger Einhaltung der "Bedingungen" rechtlich wirksam würde und bliebe. Ein derartiger Schweb- und Wechselzustand, der hier für den Rechtsverkehr abträglich wäre, ist gerade dadurch vermieden, daß die Genehmigung nicht von Bedingungen abhängig gemacht, vielmehr mit echten Auflagen (§ 71 StVZO) versehen ist. Der Betroffene hat ihnen - bei Meidung von Bußgeld (§ 69 a Abs. 5

Nr. 8 StVZO) - zwar nachzukommen. Ihre Nichteinhaltung im Einzelfall berührt aber die Wirksamkeit der Genehmigung und der Betriebserlaubnis nicht (vgl. auch das Senatsurteil in NJW 1969, 1213).

2. Die Revision meint, durch die Überschreitung der in den Auflagen bezeichneten Höchstgrenzen für Höhe und Geschwindigkeit des Baggers sei die Verkehrssicherheit wesentlich beeinträchtigt gewesen. Wenn schon der Gebrauch eines verkehrsunsicheren Fahrzeugs "von vornherein nicht versicherbar" sei, müsse dies erst recht für ein Fahrzeug gelten, das "überhaupt nicht auf die Straße gebracht werden darf". Soweit die Revision damit eine objektive Risikobegrenzung begründen und den Versicherungsschutz "von vornherein" verneinen möchte, kann ihr auch darin nicht gefolgt werden.

Allerdings findet sich die Wendung, der Gebrauch eines verkehrsunsicheren Fahrzeugs sei nicht oder werde nicht versichert oder sei von vornherein nicht versicherbar, in mehreren Entscheidungen des Bundesgerichtshofes (VersR 1966, 230; 1967, 746; 1975, 229). Damit ist jedoch, wie ihre Ergebnisse und Begründungen ausweisen, nicht gemeint, der Gebrauch eines verkehrsunsicheren Fahrzeugs falle auch dann, wenn ein Haftpflichtversicherungsvertrag über dieses Fahrzeug abgeschlossen ist, unter keinen Umständen in den Bereich des darin vom Versicherer übernommenen Risikos, sei hiervon also im Sinne eines primären o b j e k t i - v e n R i s i k o a u s s c h l u s s e s überhaupt ausgeschlossen. Die genannten Wendungen wurden nicht im Zusammenhang mit dem Problem einer objektiven Risikobegrenzung, sondern bei Erörterung anderer, teilweise miteinander zusammenhängender Fragen gebraucht. Es war einmal die Frage, ob der VN,

der bei Vertragsschluß den verkehrsunsicheren Zustand des Fahrzeugs verschweigt, seine A n z e i g e - p f l i c h t nach § 16 VVG verletzt und der Versicherer daraus nur Rechte herleiten kann, wenn er rechtzeitig (§ 20 VVG) vom Vertrag zurücktritt. Das wurde verneint, weil für eine Anzeige gefahrerheblicher Umstände, deren Kenntnis dem Versicherer die zuverlässige Beurteilung des zu übernehmenden Risikos ermöglichen soll, kein Raum sei, wenn das Risiko des Gebrauchs eines verkehrsunsicheren Fahrzeugs nicht versichert werde; in der Benutzung eines solchen Fahrzeugs wurde eine G e f a h r - e r h ö h u n g im Sinne von § 23 VVG erblickt (VersR 1967, 746, 747). Auch in VersR 1975, 229 ging es darum, ob eine Gefahrerhöhung vorliegen kann, obwohl das Fahrzeug schon bei Abschluß des Versicherungsvertrages nicht verkehrssicher war. Das wurde bejaht, also eine wesentliche Änderung des Gefahrstandes durch Benutzung des Fahrzeugs angenommen, weil der Versicherer (bei Vertragsabschluß) voraussetzen dürfe, daß das Fahrzeug wenigstens verkehrssicher sei. Von der "Unversicherbarkeit" eines nicht verkehrssicheren Fahrzeugs war auch hier nur unter dem Gesichtspunkt die Rede, wie der Versicherer den Gefahrstand bei Vertragsabschluß sieht. In VersR 1966, 230, 231 steht der Satz, versichert sei nur der Betrieb eines verkehrssicheren Fahrzeugs, ebenfalls nur in einem derartigen Zusammenhang. Eine objektive Risikobegrenzung ist bei dieser Rechtsprechung also gerade nicht angenommen worden. Denn die Lösung nach den Regeln über die Gefahrerhöhung geht zwar von einer wesentlichen Veränderung der gefahrerheblichen Umstände aus, setzt aber voraus, daß das erhöhte Risiko - unter dem Gesichtspunkt des Vertragsgegenstandes betrachtet - an sich gedeckt wäre. Das zeigt sich, wenn der Versicherer trotz des objektiven Tatbestandes einer Gefahrerhöhung nicht

leistungsfrei ist, insbesondere etwa wegen Fehlens ihrer subjektiven Voraussetzungen (vgl. BGHZ 50, 385 und 392) oder eines Verschuldens des VN (§ 25 Abs. 2 Satz 1 VVG).

Es erscheint auch billig und gerecht, den Gebrauch eines verkehrsunsicheren Fahrzeugs nicht ohne Rücksicht auf diese Kriterien vom Versicherungsschutz schlechthin auszunehmen. Die gegenteilige Lösung fände auch in den AKB keine Stütze. Es kommt daher nicht in Betracht, von der ständigen Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes abzuweichen und in diesem Fall eine objektive Risikobegrenzung anzunehmen (vgl. außer den angeführten Entscheidungen auch z.B. VersR 1970, 412; 1971, 407; 1975, 461).

3. Die Deckungspflicht der Beklagten ist entgegen der Ansicht der Revision auch nicht nach § 10 a AKB ausgeschlossen. Dabei ist zu beachten, daß es im vorliegenden Rechtsstreit nur um die Deckungspflicht hinsichtlich solcher Schadenersatzansprüche geht, die aufgrund des Unfalls gegen den K l ä g e r als Halter des bei der Beklagten versicherten LKW geltend gemacht werden.

War der Bagger nur als Anhänger anzusehen, während er von dem LKW geschleppt wurde, so kann die Deckungspflicht der Beklagten schon nach dem Wortlaut des § 10 a Abs. 1 Satz 1 AKB nicht zweifelhaft sein. War er, wie die Revision meint, geschlepptes Fahrzeug im Sinne von § 10 a Abs. 3 AKB, so umfaßt die Versicherung des LKW den angerichteten Schaden ebenfalls. Zwar würde der Bagger dann nach dem Wortlaut des § 10 a Abs. 3 AKB als Anhänger im Sinne von Absatz 1 nur gelten, wenn keine Haftpflichtversicherung für ihn bestanden hätte. Daß eine solche Versicherung hier (bei einem

anderen Versicherer) tatsächlich bestand, schließt die Deckungspflicht der Beklagten nach dem Sinn des § 10 a AKB indes nicht aus. Sie beruht auf § 10 AKB; denn der Schaden ist auch durch den Gebrauch des LKW entstanden. Die nach § 10 AKB bestehende Deckungspflicht sollte aber durch § 10 a AKB nicht eingeschränkt werden, wie der Senat unter Hinweis auf die Entstehungsgeschichte und die Stellung der Vorschrift v o r der Ausschlußbestimmung des § 11 AKB bereits früher dargelegt hat (VersR 1971, 611). § 10 a AKB bezweckte vielmehr eine Erweiterung des nach § 10 AKB bestehenden Versicherungsschutzes (vgl. § 10 a Abs. 1 Satz 2 sowie Abs. 3 in Verbindung damit; Stiefel/Wussow/Hofmann AKB 10. Aufl. § 10 a Anm. 1, 4).

II.

Das Berufungsgericht hat sonach mit Recht für entscheidend erachtet, ob der Kläger eine Gefahrerhöhung im Sinne von § 23 Abs. 1 VVG vorgenommen hat und die Beklagte nach § 25 VVG von der Leistung freigeworden ist. Das hat es ohne Rechtsfehler verneint.

Eine Gefahrerhöhung setzt objektiv einen Gefährdungsvorgang voraus, der einen neuen Zustand erhöhter Gefahr schafft; dieser muß seiner Natur nach geeignet sein, solange zu dauern, daß er die Grundlage eines neuen natürlichen Gefahrenverlaufs bilden und damit den Eintritt des Versicherungsfalls allgemein fördern kann (BGHZ 7, 311; std. Rechtspr.). Die "Vornahme" einer Gefahrerhöhung ist ein gewolltes Eingreifen. Dazu gehört grundsätzlich die vom Versicherer zu beweisende Kenntnis des VN von den gefahrändernden Umständen; deren gefahrerhöhenden Charakter braucht

der VN dagegen nicht zu kennen (BGHZ 50, 385 und 392). Durch den fortgesetzten Gebrauch eines Kraftfahrzeugs, dessen Verkehrssicherheit wesentlich beeinträchtigt ist, nimmt der VN eine Gefahrerhöhung vor, wenn ihm der Zustand des Fahrzeugs bekannt ist. Das kann auch dann anzunehmen sein, wenn er, wie es hier der Kläger getan hat, an seinen an sich verkehrssicheren LKW einen Bagger anhängt, dafür angeordnete Auflagen nicht einhält und dadurch die Verkehrssicherheit erheblich gefährdet. Davon geht auch das Berufungsgericht aus. Die besonderen Voraussetzungen einer Gefahrerhöhung sind im vorliegenden Fall jedoch nicht gegeben.

1. Die Überschreitung der für den Bagger zulässigen Höhe von 4 m stellte hier keine Gefahrerhöhung dar.

a) Der Kläger schleppte nach den von der Revision insoweit nicht angegriffenen Feststellungen des Berufungsgerichts einen Bagger mit ü b e r l a n g e m Arm am Unfalltag zum ersten Mal. Er beabsichtigte nicht, derartige Fahrten von einer Baustelle zu einer anderen künftig fortgesetzt durchzuführen. Er hatte sich vielmehr bereits entschlossen, seine Aushilfstätigkeit bei der Firma O. in naher Zukunft aufzugeben, was dann auch geschah. Unter diesen Umständen kann lediglich von einer einmaligen und vorübergehenden Gefahrsteigerung ausgegangen werden. Ein entsprechender Fortsetzungswille des Klägers (vgl. BGH VersR 1967, 493; 1968, 1033) ist nicht festgestellt. Damit fehlt es insoweit schon an dem für die Gefahrerhöhung wesentlichen Dauerelement. Das zieht auch die Revision nicht in Zweifel.

b) Eine Gefahrerhöhung hat der Kläger durch Überschreiten der zulässigen Höhe aber auch deshalb nicht vorgenommen, weil er nicht wußte, daß der Auslegearm des Baggers mehr als 4 m hoch war, und sich dieses Kenntnis auch nicht arglistig verschloß (BGHZ 50, 385; BGH VersR 1971, 407).

Zu Unrecht meint die Revision, auf dieses Kenntnis komme es im vorliegenden Fall nicht an. Der Kläger sei als Fuhrunternehmer nicht nur verkehrsrechtlich, sondern auch nach dem Versicherungsvertrag verpflichtet gewesen, darüber zu wachen, daß die erteilten Auflagen eingehalten wurden. Auf seine Unkenntnis könne er sich daher ebensowenig berufen wie ein VN, der im Rahmen des § 28 StVZO ein rotes Kennzeichen für ein Kraftfahrzeug verwende, dessen Verkehrssicherheit infolge ohne weiteres erkennbarer Mängel wesentlich beeinträchtigt sei.

Hat der VN keine gefahrmindernde Obliegenheit übernommen (§ 32 VVG), so ist er nach der neueren Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs versicherungsrechtlich nicht gehalten, die Verkehrssicherheit des versicherten Fahrzeugs ständig zu überwachen. Selbst bei grob fahrlässiger Unkenntnis des VN von einer wesentlichen Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit wird der Versicherer nicht wegen Gefahrerhöhung nach den §§ 23, 25 VVG leistungsfrei (BGHZ 50, 385, 390; BGH VersR 1975, 461). Hieran ist festzuhalten. In der von der Revision angeführten Entscheidung in VersR 1975, 229 hat der Senat allerdings den Fall der Verwendung eines roten Kennzeichens durch einen Kraftfahrzeughändler im Rahmen des § 28 StVZO hiervon ausgenommen. Eine versicherungsrechtlich begründete Kontrollpflicht besteht jedoch, wie der Senat in VersR 1975, 461 klargestellt hat, nur ausnahms-

weise. Sie ergab sich in dem Fall des roten Kennzeichens aus der dem Kraftfahrzeughändler (VN) eingeräumten und entsprechend sorgsam auszuübenden Befugnis, das Fahrzeug durch Anbringung dieses Kennzeichens selbst zum Verkehr zuzulassen und zugleich unter Versicherungsschutz zu bringen. Mit dieser besonderen, nur in der Versicherung des Kraftfahrzeughandels und -handwerks bestehenden Entscheidungsmacht über Zulassung und Versicherungsbeginn, die dem Händler aufgrund des besonders ausgestalteten Versicherungsvertrages anvertraut ist, läßt sich die Tätigkeit des Klägers nicht vergleichen. Die Betriebserlaubnis und die Ausnahmegenehmigung für den geschleppten Bagger der Firma O [REDACTED] waren behördlich erteilt. Der Versicherungsschutz für den LKW des Klägers hatte bereits unabhängig von dem Schleppvorgang bestanden. Daß es der Kläger schuldhaft versäumte, Auflagen einzuhalten und den Bagger entsprechend zu überprüfen, hebt den vorliegenden Sachverhalt nicht so deutlich von dem typischen Fall unterlassener Sicherheitsüberprüfung ab, daß er rechtlich anders als dieser zu beurteilen wäre. Auch die Eigenschaft des Klägers als Fuhrunternehmer rechtfertigt keine andere Entscheidung (vgl. das einen gewerblichen Unternehmer mit Fuhrpark betreffende Senatsurteil in VersR 1975, 461).

2. Das Berufungsgericht hat weiterhin ohne Rechtsfehler in der Überschreitung der für den Bagger zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h keine Gefahrerhöhung erblickt. Das erweist sich auch dann als richtig, wenn man davon ausgeht, daß die Überschreitung einer derartigen Höchstgeschwindigkeit, die für den Gebrauch des von dem versicherten LKW geschleppten Baggers ausdrücklich festgesetzt worden ist, an sich eine Gefahrerhöhung darstellen kann und nicht etwa als kalkuliertes verkehrsmäßiges Fehl-

verhalten des VN zu dem von vornherein vorausgesetzten Gefahrstand gehört. Auch insoweit ist angesichts des einmaligen und vorübergehenden Verstoßes das erforderliche Dauerelement nicht gegeben.

Die Unfallfahrt kann entgegen der Ansicht der Revision auch nicht als Glied einer Kette von Fahrten angesehen werden, die der Kläger bereits früher mit Fortsetzungswillen begonnen habe. Der Kläger hatte zwar vor dem Unfall nach eigenem Vorbringen schon dreimal Radbagger der Firma O. [REDACTED] ohne überlangen Ausleger auf öffentlichen Straßen geschleppt, die sich nach Überzeugung des Berufungsgerichts von dem hier in Rede stehenden Bagger nicht im Fahrgestell, sondern nur durch den kürzeren Auslegearm unterscheiden (BU 23). Richtig ist auch, daß der Kläger die Geschwindigkeitsüberschreitung damit erklärt hat, er habe nicht gewußt, daß der Bagger auch im Anhängerbetrieb nur mit 20 km/h gefahren werden dürfe. Daraus mußte das Berufungsgericht aber nicht schließen, der Kläger habe jeweils schon früher eine vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit mit Wiederholungswillen überschritten. Das hatte die Beklagte nicht behauptet, auch nicht, daß für die kleineren Bagger die gleiche Geschwindigkeitsauflage bestanden habe wie für den Humusbagger. Letzteres versteht sich auch nicht von selbst.

Es kommt hiernach nicht mehr auf die Verfahrensrügen an, die die Revision dagegen erhebt, daß das Berufungsgericht dem Kläger geglaubt hat, er habe vor dem Unfall nur dreimal einen Radbagger der Firma O. [REDACTED] (mit kürzerem Ausleger) auf öffentlichen Straßen geschleppt und bei seinen weitergehenden Angaben im Strafverfahren Schleppvorgänge innerhalb des Baustellenbereichs gemeint. Denn auch wenn der Kläger solche Bagger früher bereits häufiger geschleppt

hätte, stellte die Beförderung des Baggers mit dem längeren Arm am Unfalltag aus den oben dargelegten Gründen noch nicht die Vornahme einer Gefahrerhöhung dar.

Es kann ferner dahinstehen, ob die Vornahme einer Gefahrerhöhung in subjektiver Hinsicht auch die Kenntnis des Klägers von der Geschwindigkeitsbegrenzung im Anhängerbetrieb vorausgesetzt oder ob es insoweit genügt hätte, daß er die tatsächlich eingehaltene Geschwindigkeit von über 30 km/h gekannt hat.

Da das angefochtene Urteil auch sonst keinen Rechtsfehler zum Nachteil der Beklagten aufweist, war die Revision zurückzuweisen.

Dr. Grell

Dr. Buchholz

Knüfer

Rottmüller

Dr. Hoegen