

Versicherungsschutz des Versicherungsnehmers (VN) bei Übergabe des Fahrzeugs an Fahrer ohne Fahrerlaubnis und Unfall auf unerlaubter Fahrtstrecke

Von Ass. Dr. Robert Schweizer, Planegg bei München

I. Problemstellung

Nach § 2 Abs. 2 lit. c AKB ist der Versicherer von der Verpflichtung zur Leistung grundsätzlich frei, wenn der Fahrer bei Eintritt des Versicherungsfalles nicht die vorgeschriebene Fahrerlaubnis besitzt. Führt ein Dritter, bleibt ausnahmsweise die Verpflichtung zur Leistung gegenüber dem VN, dem Halter oder Eigentümer gegenüber bestehen, wenn

1. Alt.: ein *unberechtigter* Fahrer das Fahrzeug geführt hat, oder

2. Alt.: ein *berechtigter* Fahrer das Fahrzeug geführt hat und der VN, der Halter oder Eigentümer ohne Verschulden annehmen durfte, der Fahrer besitze die vorgeschriebene Fahrerlaubnis¹⁾.

Der BGH²⁾ wendet mit der h. M.³⁾ uneingeschränkt die 1. Alt. an, wenn ein VN sein Fahrzeug einem Dritten, der die vorgeschriebene Fahrerlaubnis nicht besitzt, für eine bestimmte Fahrt anvertraut und der Dritte auf einer vom VN nicht erlaubten Strecke einen Unfall verursacht. Der BGH bejaht also den Versicherungsschutz in diesen Fällen für den VN selbst dann, wenn der VN wußte oder hätte wissen müssen, daß er sein Fahrzeug einem Fahrer ohne Fahrerlaubnis übergab.

Dem BGH-Urteil lag folgender Sachverhalt zugrunde:

D und K verabredeten eine Bierreise. Dazu wollten sie den Wagen des Klägers entleihen. Sie spiegelten dem Kläger vor, D wolle zu seiner 2 km entfernt liegenden Wohnung fahren und sich dort umziehen. Die weiteren Umstände blieben ungeklärt; der BGH unterstellte aber, der Kläger habe dem D erlaubt, zu seiner, des D, Wohnung zu fahren und auch gewußt, daß D keine gültige

Fahrerlaubnis besaß. Auf der Bierreise verursachte D dann einen schweren Verkehrsunfall.

Der BGH⁴⁾ argumentiert mit den anderen Vertretern der h. M.:

Satz 1 des § 2 II c AKB stelle auf den Zeitpunkt des Versicherungsfalles ab. Wegen des engen Zusammenhangs von Satz 2 und Satz 1 sei dieser Zeitpunkt auch für Satz 2 maßgeblich. Zur Zeit des Versicherungsfalles aber sei der Fahrer „unberechtigter Fahrer“. Also gelte die 1. Alt. Für die 1. Alt. sei es aber nach dem klaren Wortlaut unerheblich, ob der VN wußte oder jedenfalls hätte wissen müssen, daß er sein Fahrzeug einem Fahrer ohne Fahrerlaubnis übergab. Deshalb beurteile die Gegenmeinung trotz der selbständigen und abschließenden Regelung in § 2 II c AKB die versicherungsrechtlichen Folgen des Fahrens ohne Führerschein insoweit letztlich nach den §§ 23 ff. VVG. — Außerdem gehe auch die amtliche Begründung zum Gesetz über die Einführung der Pflichtversicherung für Kraftfahrzeughalter (DJ 1939, 1772) davon aus, daß der Halter bei Schwarzfahrten immer Versicherungsschutz genieße.

Die gegenteiligen Äußerungen stammen überwiegend aus der Zeit vor dem BGH-Urteil.

¹⁾ § 2 II c n.F., der wörtlich § 2 II b a.F. entspricht, lautet: „Der Versicherer ist von der Verpflichtung zur Leistung frei, wenn der Fahrer des Fahrzeugs bei Eintritt des Versicherungsfalles nicht die vorgeschriebene Fahrerlaubnis hat. Die Verpflichtung zur Leistung bleibt gegenüber dem VN, dem Halter oder Eigentümer bestehen, wenn dieser das Vorliegen der Fahrerlaubnis bei dem berechtigten Fahrer ohne Verschulden annehmen durfte, oder wenn ein unberechtigter Fahrer das Fahrzeug geführt hat.“

²⁾ VersR 64, 645 f.

³⁾ z. B. Pröls, VVG 16. Aufl. (1967) Anh. II zu §§ 149—158 k, Anm. 5 (S. 711); Stiefel-Wussow, Kraftfahrversicherung 6. Aufl. (1966) RdNr. 70 zu § 2 AKB; LG Köln NJW 58, 552 f. mit Anm. Pröls = VersR 58, 315 — Leitsatz —

⁴⁾ Vgl. die in Anm. 2 genannte Entscheidung, die sich zur Ergänzung noch auf BGH VersR 63, 770 f. und BGH VersR 61, 529 f. beruft.

Wortführer der Mindermeinung ist B ö h m e⁹⁾. Er argumentierte: Der Fahrer werde allerdings von dem Zeitpunkt ab, von dem er die nicht erlaubte Strecke befahre, zum „unberechtigten Fahrer“. Entscheidend sei aber nicht der Wortlaut, sondern der erkennbare Sinn der Vorschrift aus ihrem Zweck heraus. § 2 II c bezwecke, dem VN im eigenen Interesse aufzuerlegen, das Kraftfahrzeug ohne die vorgeschriebene Fahrerlaubnis weder selbst zu lenken noch lenken zu lassen. Deshalb müsse man § 2 II c S. 2 AKB insoweit erweiternd auslegen¹⁾.

Aber auch nach Erlaß des BGH-Urteils sind die Gegenstimmen nicht verstummt²⁾. Neue Argumente tragen sie nicht vor. Eine Besprechung des Urteils fehlt.

Dieser Aufsatz versucht nachzuweisen, daß das Problem nochmals durchdacht werden muß und die Mindermeinung, anders begründet, den Vorzug verdient:

Dem Wortlaute nach kann man den Fahrer, wenn er die unerlaubte Strecke befährt, als „unberechtigten“ und als „berechtigten Fahrer“ ansehen (dazu II.). Die Auslegung ergibt: Im Sinne des § 2 II c AKB ist er „berechtigter Fahrer“ (dazu III., IV.). Damit gilt die 2. Alternative.

Zu dem bisherigen — vom BGH bestechend ausgeprägten — Streit, ob die 1. Alternative entgegen ihrem Wortlaut eingeschränkt angewandt werden soll, kann es so gar nicht mehr kommen. Das Für und Wider, das man bei diesem Streit besprochen hat, steht sich — rechtsmethodisch gesehen — früher und in anderem Lichte gegenüber.

II. Wortsinn

Weist der Halter den Fahrer an, keine Fahrgäste mitzunehmen, bleibt der Fahrer nach einhelliger Ansicht dennoch im allgemeinen „berechtigter Fahrer“, wenn er gegen dieses Gebot verstößt³⁾. Ebenso ist der Fahrer nach einhelliger Meinung auch dann noch „berechtigter Fahrer“, wenn er entgegen den Weisungen des Verfügungsberechtigten zu schnell fährt oder einen anderen Wagen benutzt⁴⁾. Ohne ein Wort darüber zu verlieren, unterscheiden Rechtsprechung und Lehre in diesen Fällen einhellig zwischen dem schlechthin „Nichtberechtigten“ und dem „Nicht-dazu-Berechtigten“ und gehen als selbstverständlich davon aus, daß man dem Wortlaut nach den „Nicht-dazu-Berechtigten“ noch als „berechtigten Fahrer“ ansehen kann.

Weicht der Fahrer von der Weisung ab, eine bestimmte Strecke zu fahren, gilt nicht ausnahmsweise was anderes.

1. *Der allgemeine Sprachgebrauch.* Die Bedeutung eines Ausdrucks ist im allgemeinen Sprachgebrauch selten eindeutig. Eine völlige Genauigkeit kann man nur mit Zahlen und Individualbegriffen erreichen¹¹⁾. Daß davon keine Ausnahme besteht, wenn gefragt wird, ob der Fahrer auf der verbotenen Strecke „berechtigt“ oder „unberechtigt“ ist, zeigen diese Überlegungen:

a) Ist der Fahrer auf der verbotenen Strecke „berechtigter“ oder „nicht berechtigter Besitzer“?

Die h. M. müßte annehmen: schon dem Wortlaut nach nichtberechtigter Besitzer; denn wie ihn der Verfügungsberechtigte nicht dazu berechtigt hat, diese Strecke zu fahren, hatte er ihn auch nicht dazu berechtigt, hier die tatsächliche Gewalt über das Fahrzeug auszuüben.

Rechtsprechung und Lehre sind sich aber darin einig, daß man den Fahrer auf der verbotenen Strecke dem Wortlaut nach sicher als berechtigten Besitzer ansehen kann. Strittig ist nur bei einzelnen Vorschriften, ob Auslegung oder Analogie verlangen, ihn als unberechtigten Besitzer zu behandeln.

Das belegen diese beiden Zitate zu §§ 987 BGB — der Sonderregelung für Ansprüche des Eigentümers „gegen den zum Besitz nicht berechtigten Besitzer“¹²⁾.

„Auf § 990 BGB ließe der Anspruch der Kl. sich nur dann stützen, wenn die von Wolff (Sachenrecht, 1932 S. 290 [294]) vertretene Auffassung richtig wäre, daß unrechtmäßiger Besitzer im Sinne dieser Bestimmung nicht nur der ganz ohne Recht Besizende, der „Nichtberechtigte“ im eigentlichen Sinne, sondern auch der „Nicht-so-Berechtigte“ ist...¹³⁾. Die angedeutete Streitfrage zur Auslegung des § 990 BGB kann hier aber auf sich beruhen“¹⁴⁾.

„Darauf kommt es aber auch im Sinne der von M. Wolff vertretenen Lehre an, die den „nicht-so-berechtigten“ Besitzer gleichstellt und deshalb die §§ 989 ff. analog anwendet. Die Exzeßbehandlung führt ja nicht von selbst zum Untergang des bisherigen Rechtsgrundes des Fremdbesitzes (übertragen: des bisherigen Rechtsgrundes der Fahrberechtigung); der Besitz (das Fahren) bleibt rechtmäßig, nur wird die Rechtsstellung vom Besitzer mißbraucht“¹⁵⁾.

b) Ein weiterer Beweis:

Der Zutritt zu einer öffentlichen Bibliothek sei grundsätzlich nur dem gestattet, der gegen Entgelt eine allgemeine Benutzerkarte erworben habe. Professoren, Richter und Staatsanwälte könnten die Räume ohne Ausweis kostenlos benutzen. In den unteren Stockwerken befänden sich allgemeine Lesesäle, im oberen Stockwerk nur „Räume für Professoren, Richter und Staatsanwälte“. — Die aushängende Satzung würde bestimmen:

„Unberechtigte Benutzer werden wegen Nichtentrichtung der Benutzungsgebühren mit einer Geldstrafe von 20,— DM bestraft.“

Wer ist „unberechtigter Benutzer“? Sicher, wer die Bibliothek ohne die erforderliche Benutzerkarte besucht. (Übertragen: wer überhaupt ohne Erlaubnis fährt.) Ist aber auch der Student „unberechtigter Benutzer“, der eine Benutzerkarte erworben hat und einen Raum für Richter benutzt? Die h. M. dürfte nicht daran zweifeln. Für sie müßte der Wortlaut („unberechtigter Benutzer“) eindeutig sein; denn wie der Fahrer nicht berechtigt ist, den verbotenen Weg zu fahren, ist der Student nicht berechtigt, den Raum für Richter zu benutzen.

Bestraft wird aber „wegen Nichtentrichtung der Benutzungsgebühr“. Die Benutzungsgebühr hat er jedoch entrichtet. Man wird ihn also — ohne dabei einen Widerspruch im Wortlaut der Satzung zu empfinden! — nicht als unberechtigten Benutzer bestrafen.

In § 2 II c AKB kommt die Mehrdeutigkeit des Begriffes „(un-)berechtigter Fahrer“ nur deshalb nicht so klar zum Ausdruck, weil § 2 AKB seinen Sinn und Zweck nicht ausdrücklich nennt.

2. *Der spezielle Sprachgebrauch der AKB.* Der besondere Sprachgebrauch eines Gesetzes geht dem allgemeinen Sprachgebrauch allerdings regelmäßig vor¹⁶⁾. Es besteht kein Anlaß, diesen Grundsatz nicht auch entsprechend auf die AKB anzuwenden. Aber selbst wenn ein besonderer Sprachgebrauch festgelegt ist, können Sinn und Zweck einer Bestimmung ergeben, daß gerade diese Bestimmung abweichend von dem

⁹⁾ VersR 57, 140 ff.

¹⁾ Ihm folgen z. B. Fromm, Kraftfahrzeug-Pflichtversicherung und Versicherungsbedingungen 2. Aufl. (1961) S. 328; Thees-Hagemann, Das Recht der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung 2. Aufl. (1958) S. 302; Pienitz, Allgemeine Bedingungen für die Kraftverkehrsversicherung 3. Aufl. (1963) S. 113.

²⁾ Rechtsmethodisch gesehen, liegt vom Standpunkt Böhmers aus keine Auslegung, sondern eine abändernde Rechtsfindung vor. Denn Grenze jeder Auslegung ist der Wortsinn; vgl. Larenz, Methodenlehre der Rechtswissenschaft (1960) S. 273 ff.

³⁾ Vgl. z. B. Becker, Kraftverkehrs-Haftpflichtschäden 8. Aufl. (1965) S. 219 f.

⁴⁾ Stiefel-Wussow aaO RdNr. 52 zu § 2.

¹¹⁾ Stiefel-Wussow aaO

¹²⁾ Larenz aaO S. 234 u. 242.

¹³⁾ BGB-RGRK Anm. 3 zu § 987.

¹⁴⁾ Als Beispiel für einen „nicht-so-berechtigten“ Besitzer nennt Wolff aaO u. a. den Pfandgläubiger, der die Sache entgegen § 1213 BGB unbefugt nutzt — also etwa: A übergibt dem B sein KFZ zum Pfande, erlaubt ihm, daß er es bei sich zu Hause unterstelle, verbietet ihm aber, es zu anderen Fahrten zu nutzen; B unternimmt aber gleich eine Bierreise.

¹⁵⁾ BGH JZ 51, 717 — Hervorhebungen (Kursiv) vom Verf.

¹⁶⁾ Raiser JZ 59, 125 f.

¹⁷⁾ Larenz aaO S. 243 f. und 258.

festgelegten Sprachgebrauch ausgelegt werden muß. Das ist allgemein anerkannt¹⁷⁾.

Sinn und Zweck des § 2 Abs. 2 c AKB verlangen jedoch, wie die Ausführungen unter III. zeigen, eine solche entgegengesetzte Auslegung — so daß dahinstehen kann, ob überhaupt ein Sprachgebrauch im Sinne der h. M. in den AKB, evtl. i. Vbdg. m. § 7 Abs. 3 StVG, festgelegt ist.

III. Auslegung nach Sinn und Zweck

Von mehreren, dem Wortsinn nach möglichen Bedeutungen verdient grundsätzlich diejenige den Vorzug, die dem Sinn und Zweck der Bestimmung am ehesten entspricht. Das gilt auch für die AKB¹⁸⁾.

§ 2 II c AKB bezweckt — nach Ansicht des BGH¹⁹⁾, dem Rechtsprechung und Schrifttum einhellig folgen²⁰⁾,

„den Verfügungsberechtigten in den Fällen, in denen er dazu in der Lage ist, zu einer Nachprüfung anzuhalten, ob der Fahrer, dem er die Lenkung des Wagens überläßt, auch im Besitz eines Führerscheins ist“.

Dazu macht es aber keinen Unterschied, ob der Fahrer, dem der Verfügungsberechtigte das Fahrzeug überläßt, die erlaubte Strecke oder eine verbotene Strecke fährt. In beiden Fällen kann der Verfügungsberechtigte in gleichem Umfang die Fahrerlaubnis nachprüfen und die Gefahrerhöhung (im nichttechnischen Sinne) verhindern.

Folglich muß man auch beide Fälle — entgegen der h. M. — gleich behandeln.

Der Versuch, aus § 2 II c einen anderen, der h. M. günstigeren Zweck zu lesen, müßte jedenfalls an den objektiv-teleologischen Kriterien scheitern. Denn ein der h. M. günstigerer Sinn und Zweck würde zu weniger gerechten und weniger rechtssicheren Ergebnissen führen als die Auslegung nach der bisher allgemein anerkannten ratio des § 2 II c AKB²¹⁾:

Daß die Lösung nach dem bisher einhellig anerkannten Zweck eher dem Rechtsgefühl entspricht, beweist Pröls in NJW 58, 552 f.

Daß sie auch eher rechtssicher ist, zeigen diese Beispiele:

Ein Unfall ereignet sich in dem Augenblick, in dem der Fahrer von der verbotenen Fahrt auf die erlaubte Strecke zurückkehrt. Ist er nach der h. M. zur Zeit des Unfalls berechtigter oder unberechtigter Fahrer? Kommt es darauf an, ob sich das Fahrzeug ganz oder überwiegend auf der erlaubten Strecke befand? Muß das Fahrzeug schon wieder in der Richtung des erlaubten Ziels gestanden haben?

Oder: Die Vertreter der h. M. betonen meist, ein geringfügiger Umweg mache den Fahrer noch nicht zum unberechtigten Fahrer²²⁾. Wo aber wird der geringfügige Umweg zum erheblichen Umweg? Welche Kriterien sollen entscheiden?

IV. Sonstige Kriterien

Die bisherigen Ausführungen versuchten nachzuweisen, daß der Wortsinn mehrdeutig ist, und die Auslegung nach Sinn und Zweck das von der Mindermeinung vertretene Ergebnis stützt.

Der letzte Teil dieser Arbeit will die vom BGH und den übrigen Vertretern der h. M. aus anderen Auslegungskriterien abgeleiteten Gegenargumente entkräften und schließlich noch zwei andere denkbare Einwände vorwegnehmen.

1. Die amtliche Begründung zum Gesetz vom 7. 11. 1939. In der amtlichen Begründung zum Gesetz über die Einführung der Pflichtversicherung für Kraftfahrzeughalter und zur Änderung des Gesetzes über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen sowie des Gesetzes über

den Versicherungsvertrag vom 7. 11. 1939 (RGBl I S. 2223) heißt es allerdings:

„Dementsprechend (Rechtsempfinden des Volkes) sieht das Gesetz vor, daß der Halter für Unfälle auf Schwarzfahrten immer dann haftet, wenn der Schwarzfahrer vom Fahrzeughalter für den Betrieb des Fahrzeugs angestellt ist, oder wenn er dem Fahrer das Fahrzeug überlassen hat.“

Eine unbillige Härte für den Halter liegt in dieser Regelung jetzt um so weniger, als er für diese Unfälle Versicherungsschutz genießt²³⁾.

Diese amtliche Begründung steht der hier vertretenen Auslegung nach Sinn und Zweck aber schon deshalb²⁴⁾ nicht entgegen, weil die Normvorstellungen von Gesetzesverfassern nicht Inhalt der vom Gesetzgeber mit seiner Autorität getroffenen Anordnung sind und somit hinter die teleologischen Kriterien zurücktreten²⁵⁾.

2. Verhältnis zu §§ 23 ff. VVG. Wie schon oben erwähnt, hält der BGH der Mindermeinung vor, sie beurteile die Folgen des Fahrens ohne Führerschein statt nach der abschließenden Regelung in § 2 II c AKB letztlich nach §§ 23 ff. VVG.

Die Mindermeinung legt aber nach der hier vertretenen Begründung nur den mehrdeutigen Wortlaut aus und wendet damit nicht versteckt die §§ 23 ff. an.

3. Enge Auslegung als Ausnahmevorschrift? Man könnte noch daran denken, die h. M. damit zu begründen, daß die Leistungsfreiheit des Versicherers die Ausnahme, deshalb § 2 II c eng auszulegen und die Ansicht vorzuziehen sei, nach der keine Leistungsfreiheit bestehe.

Der Grundsatz, Ausnahmen seien eng auszulegen, bedeutet aber nur²⁶⁾: Wenn eine Bestimmung für genau umschriebene Fälle ein allgemeines Rechtsprinzip durchbricht, dann darf man die Ausnahme nicht in einem weiteren Sinne auffassen, als durch den erkennbaren Sinn und Zweck gefordert ist.

Der erkennbare Sinn und Zweck des § 2 II c verlangt jedoch, wie ausgeführt, das von der Mindermeinung vertretene Ergebnis. Also kann sich die h. M. nicht auf diesen Grundsatz berufen²⁷⁾.

4. „Unklarheitenregel“. Das RG vertrat bekanntlich die Ansicht, Unklarheiten bei der Auslegung allgemeiner Versicherungsbedingungen gingen zu Lasten des Versicherers. Das würde hier bedeuten, daß die dem VN günstigere h. M. den Vorzug verdiente.

Heute wird diese Unklarheitenregel aber nahezu einhellig abgelehnt²⁸⁾.

¹⁷⁾ Vgl. Larenz aaO.

¹⁸⁾ Vgl. z. B. Stiefel-Wussow aaO Einf. Anm. 8 und Fromm aaO S. 307.

¹⁹⁾ VersR 55, 180; vgl. neuerdings auch VersR 68, 188 ff. (190).

²⁰⁾ Vgl. Fromm aaO S. 320 und Böhme aaO S. 142 r., jeweils mit weiteren Hinweisen.

²¹⁾ Andere objektiv-teleologische Kriterien, wie etwa die Natur der Sache, fallen hier nicht ins Gewicht.

²²⁾ Z. B.: Pröls aaO S. 711; Stiefel-Wussow aaO RdNr. 70 mit 52.

²³⁾ Abgedruckt bei Fromm aaO S. 11.

²⁴⁾ Abgesehen davon, ob die amtliche Begründung überhaupt an Fahrten ohne Führerschein denkt und ob die Gesetzesverfasser eine spätere Vereinbarung über die Leistungsfreiheit des Versicherers verhindern wollten.

²⁵⁾ Larenz aaO S. 247 f., 258.

²⁶⁾ Larenz aaO S. 261.

²⁷⁾ Außerdem könnte man einwenden, Satz 2 stelle eine Ausnahme des in Satz 1 ausgesprochenen Grundsatzes der Leistungsfreiheit bei Fahrten ohne Führerschein dar, Satz 2 sei also im Sinne der „engeren“ Mindermeinung zu verstehen.

²⁸⁾ Vgl. Stiefel-Wussow aaO Einf. 8.