

Folge der Unfallverletzung ist, sondern auf einem besonderen Rechtsgrund beruht. Dasselbe gilt für Pensionskassenleistungen. Auch bei solchen würde es sodann, wie bei Versicherungssummen, dem Rechtsgefühl widersprechen, wenn man vor allem dem schuldhaften Urheber eines Schadens zugutekommen liesse, dass der Verunfallte während Jahren einen Teil seines Lohnes für Einzahlungen in die Pensionskasse verwendet hat (OSER-SCHÖNENBERGER, N. 21 zu Art. 45 OR; BGE 53 II 498, 59 II 464).

Übrigens käme man auch bei grundsätzlicher Gleichstellung der Witwenrente mit dem Ertrag ererbten Vermögens im vorliegenden Falle zu keinem andern Ergebnis. Denn auch Pensionskassenleistungen könnten nicht im Sinne einer Vorteilsanrechnung im vollen Umfange in Anschlag gebracht werden, sondern auch hier müsste das Grundprinzip gewahrt bleiben, dass der Unterstützte Anspruch auf Beibehaltung des bisherigen Lebensstandards hat. Nun liegt es aber auf der Hand, dass die Witwenpension von Fr. 2056.— hiezu nicht ausreichen würde; denn erfahrungsgemäss kommen die Unterhaltskosten für eine einzelne Person höher zu stehen, als der Anteil des Einzelnen an den Kosten einer mehrköpfigen Familie. Weiter bleibt die Auslage für Wohnungsmiete dieselbe, da der Witwe die Preisgabe ihrer bisherigen Wohnung nicht zugemutet werden kann. Fügt man nun zu dem Pensionsbetreffnis von Fr. 2056.— die Rente von 40 % des Einkommens des Ehemannes, also Fr. 2189.20, hinzu, so ergibt sich ein Gesamtbetrag von Fr. 4245.20 pro Jahr oder rund Fr. 350.— pro Monat. Bei diesem Betrag kann aber noch keine Rede davon sein, dass damit eine untragbare und über den Rahmen einer standesgemässen Lebensweise offensichtlich hinausgehende Bereicherung der Witwe eintrete.

## VI. VERSICHERUNGSVERTRAG

### CONTRAT D'ASSURANCE

#### 76. Urteil der II. Zivilabteilung vom 28. Oktober 1938 i. S. Dreier gegen "Zürich", Allgemeine Unfall- und Haftpflichtversicherungs A.-G.

##### Art. 33 VVG. Ausschlussklausel.

Der Ausschluss von Automobilunfällen « bei Wettbewerben » von der Unfallversicherung ist trotz seiner zu allgemeinen Fassung nicht ungültig, da diese Klausel unschwer anhand objektiver Merkmale ihrem Sinn entsprechend ausgelegt werden kann.

Gemäss Police vom 17. April 1935 war Hugo Dreier bei der Beklagten gegen Unfälle versichert. Die Versicherung erstreckte sich auch auf das Motorrad- und Automobilfahren einschliesslich des Selbstlenkens, war aber gemäss § 5 der allgemeinen Versicherungsbedingungen ausgeschlossen, wenn diese Betätigung « bei Wettbewerben » ausgeübt wurde.

Im August 1937 nahm Hugo Dreier mit seinem Auto und in Begleitung von Max Hahn an einer in Lüttich organisierten « Zuverlässigkeitsfernfahrt für Kraftwagen » teil. Nach dem Reglement bestand diese Konkurrenz darin, dass eine Strassenstrecke von 4494 km von Lüttich nach Rom und zurück nach Lüttich in einem Zuge abgefahren wurde. Die Strecke war in 41 Kontroll-Etappen eingeteilt. Von jeder Kontrollstelle zur andern war mit einer mittlern Geschwindigkeit von 50 Std/km zu fahren. Jede Verspätung auf einer Kontrolle hatte 10 Strafpunkte pro Minute zur Folge. Die Verspätung musste bei Vermeidung einer erneuten Bestrafung in der folgenden Etappe eingeholt werden, ohne dass dadurch aber die Strafpunkte behoben wurden. Die Fahrteilnehmer durften die Strecke in beliebig kürzeren als den vorausgerechneten Zeiten

durchfahren ; sie wurden dann auf der Kontrollstelle bis zur vorbestimmten Durchfahrtszeit angehalten. Für jede Etappe war eine Höchstzeit angesetzt, deren Überschreitung den Ausschluss des Teilnehmers zur Folge hatte. Strafpunkte waren auch für technische Fehler und Reglementsverletzungen vorgesehen. Sieger wurde derjenige das Ziel erreichende Fahrer, dem am wenigsten Strafpunkte belastet waren. Die Fahrt wurde am 18. August 1937 abends angetreten und dauerte bis zum 22. August. Nacht- und Ruhepausen waren nicht vorgesehen. Die beiden Fahrer des gleichen Wagens durften sich gegenseitig ablösen.

Dreier und Hahn legten die ersten Etappen von Lüttich bis Cortina d'Ampezzo programmässig und in kürzeren als den vorgeschriebenen Zeiten zurück. Auf der folgenden, am 19. August abends angetretenen Teilstrecke über die Dolomitenpässe nach Bolzano geriet der von Hahn gesteuerte Wagen über die Strasse hinaus und stürzte einen Abhang hinunter, wobei Dreier tödlich verunglückte.

Seine Witwe klagte gegen den Versicherer auf Auszahlung der für den Todesfall vereinbarten Versicherungsleistung von Fr. 20,000.—. Beide kantonalen Instanzen haben diese Klage abgewiesen mit der Begründung, dass das Unfallereignis unter die Ausschlussklausel der allgemeinen Versicherungsbedingungen falle. Hiegegen hat die Klägerin die Berufung an das Bundesgericht ergriffen ; sie bestreitet, dass die Klausel für diesen Fall anwendbar sei.

*Das Bundesgericht zieht in Erwägung :*

1. — Der Ausschluss einzelner, an sich die Merkmale der versicherten Gefahr tragender Ereignisse muss, um den Versicherer gültig zu befreien, gemäss Art. 33 des VVG in bestimmter, unzweideutiger Fassung im Versicherungsvertrag geregelt sein. Diesem Erfordernis genügt der Vertrag der Parteien in seiner umstrittenen Bestimmung, welche Automobilunfälle « bei Wettbewerben » von der Versicherung ausschliesst. Der Begriff des

Wettbewerbes lässt sich durch objektive Merkmale eindeutig abgrenzen. Im Hinblick auf die Verwendung des Automobils umfasst er nach seiner hier massgeblichen landläufigen Bedeutung jede Inbetriebsetzung des Wagens, mit der nicht nur die Fortbewegung bezweckt, sondern in gleicher Betätigung mit andern Fahrern eine bessere, hervorstechende Leistung angestrebt wird. In dieser Tragweite entspricht allerdings der Begriff des Wettbewerbes, darin ist der Klägerin beizupflichten, dem Versicherungsgedanken und dem Sinn der Ausschlussklausel nicht. Die Klausel ist insoweit zu umfassend, als sie begrifflich auch den harmlosesten und zum vorsichtigen Fahren erziehenden Wettbewerben den Versicherungsschutz entzieht, während sie offenkundig nur die Teilnahme an Wettbewerben treffen will, die im Vergleich zur gewöhnlichen Benützung des Fahrzeuges eine erhöhte Unfallgefahr mit sich bringen. Diese zu weite Fassung braucht aber nicht die Ungültigkeit der Klausel nach sich zu ziehen, weil hier (im Gegensatz zu BGE 58 II 484) eine ihrem Sinn entsprechende Abgrenzung unschwer vorgenommen werden kann. Wie die Vorinstanz mit Recht ausführt, genügt es, die Klausel auf jene Wettbewerbe einzuschränken, die wegen der mit ihnen verbundenen Erhöhung der Unfallgefahr unzweifelhaft ausgeschlossen sein wollten, ihre Anwendung nach der allgemeinen Auslegungsregel des Versicherungsvertragsrechtes hingegen abzulehnen hinsichtlich jener Konkurrenzen, bezüglich deren der Ausschlusswille zweifelhaft ist.

Wie die verschiedenen Arten der Automobilwettbewerbe unter diesem Gesichtswinkel zu beurteilen und ob insbesondere auch die von der Klägerin angeführten Schönheits-, Langsamkeits- und Geschicklichkeitskonkurrenzen, Sternfahrten usw. der Ausschlussklausel zu unterstellen seien, steht hier nicht zur Entscheidung und kann auch nicht allgemein, sondern nur auf Grund der Umstände des Einzelfalles beantwortet werden. Kein Anlass besteht dafür, den Wettbewerbsbegriff dem Antrag der Klägerin ent-

sprechend soweit einzuschränken, dass er sich nur auf Autorennen anwenden liesse. Neben der Geschwindigkeitsfahrt können auch andere, an Fahrer und Maschine Höchstanforderungen stellende Konkurrenzen Gefahren mit sich bringen, die durch die Versicherung unzweifelhaft nicht gedeckt sein wollen. Dies würde z. B. für eine Wettfahrt um die längste ohne Ruhepause zurückgelegte Strassenstrecke auch dann gelten, wenn bei ihr die Fahrgeschwindigkeit ohne Bedeutung wäre.

Zum mindesten diesen Charakter trug aber der Wettbewerb, an dem Dreier teilnahm. Er erfüllte darüber hinaus aber auch alle Merkmale der Geschwindigkeitsfahrt. Die Einschränkung der Ausschlussklausel auf Rennfahrten würde die Stellung der Klägerin daher nicht verbessern. Ihre Behauptung, dass auf der Fahrt bestimmte Geschwindigkeiten nicht haben überschritten werden dürfen, findet in den Akten keinen Anhaltspunkt. Im Gegenteil zwang das Wettbewerbsprogramm die Teilnehmer, auf der ganzen Fahrt Höchstgeschwindigkeiten zu erreichen, wollten sie die Anhäufung der Strafpunkte oder den vorzeitigen Ausschluss von der Konkurrenz vermeiden. Die Verhängung von 10 Strafpunkten für jede Minute Verspätung machte den Teilnehmern die Innehaltung der für die ganze Strecke auf 50 Std/km angesetzten Durchschnittsgeschwindigkeit zur hauptsächlichsten Voraussetzung des Erfolges. Doch um auch nur diese Durchschnittsgeschwindigkeit erzielen und die auf ungünstigen Teilstrecken in Dörfern, Städten, über Bergpässe und bei Nacht erlittenen Einbussen wieder aufholen zu können, waren die Fahrer genötigt, auf den günstigeren Strecken beträchtlich grössere Geschwindigkeiten zurückzulegen. Wollten sie sich darüber hinaus aber noch die Zeitvorsprünge sichern, die abgesehen von grössern Reparaturen allein schon für den Betriebstoffersatz und die unumgängliche Pflege von Fahrer und Maschine notwendig waren, so konnten sie dies nur dadurch tun, dass sie die Fahrt teilweise zur eigentlichen Rennfahrt gestalteten. Umso-

mehr war dies notwendig, wenn ein Teilnehmer noch auf Strafpunkte der vorhergehenden Etappe Rücksicht zu nehmen hatte.

Wenn diese Fahrt im Hinblick auf die beabsichtigten und erzielten Höchstgeschwindigkeiten den Vergleich mit den üblichen, reinen Autorennfahrten auch nicht sollte bestehen können, so bot sie ihre nicht geringeren Gefahren eigener Art. Sie bestand nicht im ein- oder mehrmaligen Abfahren einer kurzen, aus vorherigen Versuchsfahrten bekannten, abgesperrten und bewachten Rennstrecke; die Höchstbeanspruchung von Fahrer und Maschine dauerte auch nicht nur Bruchteile einer Stunde, sondern mehrere Tage und Nächte ohne Unterbruch. Die Grösse der Anforderungen könnte nicht besser als durch die Tatsache belegt sein, dass nur 7 von den 34 teilnehmenden Wagen die Fahrt programmgemäss beendigten und auf der gleichen Strecke, auf der Dreier verunglückte, 19 Teilnehmer die Weiterfahrt aufgeben mussten.

2. — Ob eine der besondern Gefahren der Fahrt für den Unfall ursächlich war, ist nicht erheblich. Zum Ausschluss von der Versicherung genügt die Tatsache, dass sich der Unfall bei dieser unter den Wettbewerbsbegriff im Sinne der Ausschlussklausel gehörenden Fahrt zugezogen hat. Für die von der Klägerin beantragte Rückweisung der Akten an die Vorinstanz zu weiteren Erhebungen in dieser Hinsicht besteht deshalb kein Anlass. Unerheblich ist nach dem Gesagten auch, wie die Ausschlussklausel in bestimmten Sportkreisen ausgelegt wird, in welcher Weise die Beklagte einen bestimmten andern und übrigens auch anders gearteten Versicherungsfall erledigt hat, welchen Inhalt ihre allgemeinen Versicherungsbedingungen in Deutschland aufweisen und wie bei andern Versicherungsgesellschaften und bei der Haftpflichtversicherung die Sache geregelt ist. Inwiefern die Ausschlussklausel gegen die guten Sitten verstossen soll, ist nicht einzusehen. Auch darauf, dass Hugo Dreier sich für die Teilnahme an der in Frage stehenden Fahrt ver-

sichert geglaubt habe, hat die Vorinstanz mit Recht nicht abgestellt. Sein Irrtum in dieser Hinsicht hätte höchstens zur Anfechtung des Versicherungsvertrages, nicht aber zur Ergänzung desselben führen können. Wieweit er sich auf die mündlichen Erklärungen des Vermittlungsagenten verlassen durfte, ist hier nicht grundsätzlich zu erörtern, weil nach der das Bundesgericht bindenden Beweiswürdigung der Vorinstanz der Agent nicht positiv erklärt hatte, dass Fahrten von der Art der in Frage stehenden durch die Versicherung gedeckt seien, sondern nur allgemein für Rennen eine Zusatzversicherung als notwendig erklärte. Auf Grund dieser Äusserung allein durfte Dreier sich für seine Unglücksfahrt nicht als versichert betrachten.

*Demnach erkennt das Bundesgericht :*

Die Berufung wird abgewiesen und das Urteil des Obergerichts des Kantons Luzern vom 14. Juli 1938 bestätigt.

## VII. MOTORFAHRZEUGGESETZ

### CIRCULATION DES VÉHICULES AUTOMOBILES

77. Auszug aus dem Urteil der I. Zivilabteilung vom 26. Oktober 1938 i. S. Schneider und « Helvetia » Schweiz. Unfall- und Haftpflichtversicherungsgesellschaft gegen Liechti.

Motorfahrzeughaftpflicht. Schädigung eines Halters durch einen andern. Verweist Art. 39 MFG für den körperlichen Schaden auf Art. 37 oder 38 Abs. 2 ?

Der Kläger Liechti stiess am 9. April 1935 beim Burgernziel in Bern auf seinem Motorrad mit dem Automobil des Erstbeklagten Schneider zusammen. Er erlitt schwere

Verletzungen, die einen Spitalaufenthalt notwendig machten und eine vorübergehende gänzliche Arbeitsunfähigkeit sowie eine dauernde Teilinvalidität zur Folge hatten.

Im vorliegenden Prozesse belangte Liechti den Automobilisten Schneider und die hinter diesem stehende Versicherungsgesellschaft auf Leistung von Schadenersatz und Genugtuung.

Der Appellationshof des Kantons Bern hiess durch Urteil vom 27. Mai 1938 die Klage grundsätzlich gut und verpflichtete die beiden Beklagten, dem Kläger unter Solidarhaft einen Betrag von Fr. 28,415.20 zu bezahlen.

Gegen dieses Urteil erklärten die Beklagten die Berufung an das Bundesgericht mit dem Antrag auf Abweisung der Klage.

*Aus den Erwägungen :*

1. — (Die vorinstanzliche Beweiswürdigung ergibt, dass keinem der beiden Fahrzeugführer, weder dem Automobilisten noch dem Motorradfahrer, ein für den Unfall kausales Verschulden nachgewiesen werden kann.)

2. — Gegenstand des Rechtsstreites sind Schadenersatz- und Genugtuungsansprüche, die ein Motorfahrzeughalter gegen den Halter eines andern Motorfahrzeuges und dessen Haftpflichtversicherer geltend macht. Der klägerische Halter hat durch den Zusammenstoss der beiden Fahrzeuge einen Unfall sowie Sachschaden erlitten. Der Tatbestand ist somit derjenige des Art. 39 MFG, wo die Rechtsfolgen dahin geregelt sind, dass sich die Ersatzpflicht für den körperlichen Schaden « nach diesem Gesetz » richte, während für den Sachschaden das Obligationenrecht gelte.

Welche Bestimmungen des MFG mit « diesem Gesetz » gemeint sind, ist nicht ohne weiteres klar. In Betracht kommen Art. 37 und Art. 38 Abs. 2.

Die Versuchung liegt nahe, die Frage für alle in Betracht fallenden Möglichkeiten in genereller Weise zu lösen (so die einmütige Doktrin, wobei indessen die einen Autoren — STREBEL, Komm. zum MFG, Art. 39 N. 1, 4 und 6,