

ZH_HANDELSGERICHT HG150257 vom 5. Juli 2017

Zh Handelsgericht, 2017-07-05, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/zh_handelsgericht_HG150257

FR: ZH_HANDELSGERICHT HG150257 du 5 juillet 2017

IT: ZH_HANDELSGERICHT HG150257 del 5 luglio 2017

Erwägungen

E. 1

Zuständigkeit Der geltend gemachte Anspruch basiert auf dem zwischen den Parteien per

E. 4

Einwendungen der Beklagten

E. 4.1

Allgemeines zur Leistungskürzung bzw. -verweigerung Wie erwähnt obliegt es grundsätzlich dem Versicherer, diejenigen (rechtshindernden bzw. rechtsvernichtenden) Tatsachen zu beweisen, welche ihn zu einer Kürzung oder Verweigerung der vertraglichen Leistung berechtigen (BGE 130 III 321 E. 3.1; Urteil des Bundesgerichts 4A_552/2015 vom 25. Mai 2016 E. 2.4.). Im Folgenden betrifft dies namentlich die AVB Ausschlüsse C4 Ziff. 1 und Ziff. 7 sowie AVB A4. Nach dem Gesagten trifft somit die Behauptungs- und Substantiierungslast den Versicherer bzw. die Beklagte. Der Versicherer kann sich dabei für seinen Hauptbeweis unter Umständen ebenfalls auf das Beweismass der überwiegenden Wahrscheinlichkeit berufen (Urteil des Bundesgerichts 4A_382/2014 vom 3. März 2015 E. 5.3.; gl.M. JÜRGEN NEF, in: Kommentar zum schweizerischen Privatrecht, Bundesgesetz über den Versicherungsvertrag (VVG), 2001, N. 25 zu

- 10 - Art. 39 VVG). Der Klägerin wiederum steht dort ein aus Art. 8 ZGB abgeleitetes Recht auf Gegenbeweis zu (BGE 130 III 321 E. 3.4).

E. 4.2

AVB C4 Ziff. 1 ("Betriebsschäden")

E. 4.2.1

Unbestrittener Sachverhalt Zum Schadenshergang sind sich die Parteien insofern einig, als dass sehr wahrscheinlich ein Versagen einer "Klippverbindung" im Treibstoffkreislauf zum Treibstoffaustritt im Motorraum führte, welcher sich in der Folge entzündete und zum Brand ausweitete (act. 1 Rz. 4 [S. 5]; act. 13 Rz. 13 f. und Rz. 37; act. 14/6; act. 21: "Zu Rz. 13" [S. 7] sowie "Zu Rz. 37" [S. 19]; act. 25 Rz. 25 und Rz. 59).

E. 4.2.2

Parteistandpunkte Die Beklagte stellt unter Berufung auf die Feststellungen von Ing. G. _____ (act. 14/6-7) in den Raum, dass die sog. Klippverbinder bei nicht korrekter Montage undicht werden können, was nicht zwingend zu einem sofortigen Benzinaustritt mit anschliessender Brandauslösung führen müsse. In der Praxis würden regelmässig technische Probleme angetroffen, welche zeitversetzt zum Versagen von Bauteilen führten (act. 25 Rz. 25). Ausserdem seien durch die von der Klägerin vorgenommenen Modifikationen höhere Belastungen auf diese Klippverbindungen, welche insbesondere

durch Reparatur- und Umbauarbeiten äusserst anfällig würden, verursacht worden (act. 13 Rz. 13 und Rz. 21; act. 25 Rz. 25). In diesem Zusammenhang führt die Beklagte folgende Beweisofferten an: Bericht von Ing. G. _____ [act. 14/6] und seine gutachterliche Stellungnahme [act. 14/7] sowie dessen Einvernahme als sachverständiger Zeuge und die Konformitätsbeglaubigung KL-0709/13 [act. 3/6] (act. 13 Rz. 21). Bei der Ursache des Fahrzeugbrands handle es sich zweifelsohne um einen gemäss AVB C4 Ziff. 1 nicht gedeckten Betriebschaden (act. 13 Rz. 22). Der Brand sei zurückzuführen auf die von der Klägerin zu verantwortenden Modifikationen. Die gesteigerte Benzinzufuhr habe zu einem Fehler oder der Ermüdung bzw. der Überbeanspruchung der Klippverbindungen sowie zu einer erhöhten Wärmeentwicklung im Motorraum geführt (act. 13 Rz. 22; act. 25 Rz. 36). Weiter entspreche die Treibstoffmenge aufgrund

- 11 - der Verwendung anderer Einspritzdüsen und Benzinpumpen nicht denjenigen eines Serienfahrzeugs, es würde ein massiv höherer Volumenstrom des Treibstoffs generiert, womit eine höhere Motorenleistung erreicht würde, was in der Folge – auch bei einer Drucküberwachung – zu einer erhöhten Belastung führe (act. 25 Rz. 27). Zusammengefasst deute nichts auf einen Unfallschaden hin, es sei ausgeschlossen, dass der Fahrzeugbrand auf eine gewaltsame mechanische Einwirkung von aussen zurückzuführen sei (act. 25 Rz. 39). Die Klägerin stellt sich auf den Standpunkt, dass das Versagen der Klippverbindungen nicht auf einen Montagefehler zurückzuführen sei, da eine fehlerhafte Montage zu einem sofortigen Kraftstoffaustritt geführt hätte, dem aber entgegenstehe, dass D. _____ vor dem Brand ohne Probleme 13 Runden auf dem Nürburgring absolviert habe (act. 21: "Zu Rz. 13" [S. 7]). Auf jeden Fall könne der Brand keinesfalls auf gesteigerte Benzinzufuhr zurückgeführt werden, da eine Drucküberwachung der Benzinleitungen unabhängig von der Motorleistung für einen gleichmässigen Volumenstrom im Kraftstoffsystem Sorge und dadurch Druckspitzen bzw. -belastungen auf das System bzw. seine Komponenten verhindere (act. 21: "Zu Rz. 13" [S. 7] und "Zu Rz. 22" [S. 11]). Zum Betriebschaden im Sinne von AVB C4 Ziff. 1 bringt die Klägerin vor, dieser sei allein bei durch das Fahrzeug selber verursachten Schäden bzw. durch allgemeine Abnutzung gegeben (act. 21: "Zu Rz. 22" [S. 11]). Im vorliegenden Fall spreche hingegen gegen das Vorliegen eines Betriebschadens, dass D. _____ vor dem Schadenereignis ohne Zwischenfall bereits 13 Runden gefahren sei und keinen Benzingeruch feststellen können; ein Problem an der Klippverbindung hätte zwingend zu einem sofortigen Benzinaustritt führen müssen (act. 21: "Zu Rz. 22" [S. 11]). Überdies hätten die verwendeten Bauteile nicht zu einer Überbeanspruchung der Klippverbindung geführt, nachdem mit dem Fahrzeug 270 km problemlos zurückgelegt worden seien. Ferner bestünden keine Anhaltspunkte für eine Materialermüdung an der Klippverbindung, zumal die Revisionsarbeiten am Fahrzeug erst am Vortag des Perfektionstrainings abgeschlossen und alle Komponenten nochmals sorgfältig geprüft worden seien. Eine Klippverbindung müsse einem (theoretischen) Druck von mindestens 20 bar standhalten, obwohl der tatsächliche Benzindruck bloss ca. 4 bar betrage (act. 21: "Zu Rz. 22" [S. 12]). Eine betriebsbedingte Ursa-

- 12 - che für den Schaden sei auszuschliessen, es sei vielmehr davon auszugehen, dass der Schaden durch eine plötzliche, äussere Einwirkung auf das Fahrzeug bewirkt worden sei, wobei sich die Klippverbindung im Motorraum gelöst haben müsse (act. 21: "Zu Rz. 22" [S. 12]). Zu berücksichtigen sei, dass sich der Schaden während des sog. freien Fahrens ereignet habe, wo Geschwindigkeiten von über 250 km/h gefahren würden und die

ständigen Änderungen der Geschwindigkeiten und Richtungswechsel – im Unterschied zum gewöhnlichen Fahrbetrieb – erhebliche Belastungen für Fahrer und Fahrzeug bedeuteten. Zusammengefasst müsse von einem Unfallschaden ausgegangen werden, da eine Kombination von äusseren Faktoren (starke Schläge, Vibrationen und g-Kräfte), d.h. eine gewaltsame mechanische Einwirkung von aussen, zu einem plötzlichen Versagen der Klippverbindungen geführt haben müsse (act. 21: "Zu Rz. 22" [S. 13]).

E. 4.2.3

Rechtliches und Begriff des "Betriebsschadens" In der zugrundeliegenden Bestimmung AVB C4 Ziff. 1 (act. 3/17 [S. 12]) findet sich folgender Ausschluss: Für die Beurteilung der Versicherungsdeckung sind in erster Linie die zwischen den Parteien vereinbarten Bestimmungen massgebend. Vorformulierte allgemeine Geschäftsbedingungen (AGB bzw. AVB) sind, wenn sie in Verträge übernommen werden, grundsätzlich nach denselben Prinzipien auszulegen wie andere vertragliche Bestimmungen (BGE 135 III 1 E. 2; vgl. zuletzt BGE 4A_10/2016 E. 3.3.; vgl. ferner zum Versicherungsvertrag MORITZ W. KUHN, a.a.O., N. 608). Erst wenn sich keine tatsächliche Willensübereinstimmung (Art. 18 Abs. 1 OR)

- 13 - feststellen lässt, ist das Vertrauensprinzip heranzuziehen (BGE 140 III 391 E. 2.3; Urteile des Bundesgerichts 4A_512/2015 vom 14. April 2016 E. 4.2. sowie 4A_585/2012 vom 1. März 2013 E. 3). In den einschlägigen rechtlichen Grundlagen findet sich keine Definition des "Betriebsschadens". Das Bundesgericht hat festgestellt, dass die Unfalldefinition nach Art. 4 ATSG – zur Abgrenzung von Betriebsschäden – grundsätzlich analog im Privatversicherungsrecht gelte (Urteil des Bundesgerichts 4A_200/2012 vom 31. Juli 2012 E. 2.4, zusammengefasst in: STEPHAN FUHRER, HAVE 2013, Anmerkungen zu privatversicherungsrechtlichen Entscheidungen des Bundesgerichts, S. 143). Dem erwähnten Entscheid lag der Sachverhalt zugrunde, dass der Kaskoversicherer eines Bootes die Schadensübernahme – unter Berufung auf eine praktisch wortwörtlich gleiche AVB-Bestimmung wie C4 Ziff. 1 – ablehnte, nachdem es infolge Entzündens eines Feuerzeugs zur Explosion einer Gasblase gekommen war und das versicherte Boot einen Totalschaden erlitten hatte. Das Bundesgericht nahm in diesem Zusammenhang eine (analoge) Prüfung der Merkmale von Art. 4 ATSG vor und bejahte anschliessend das Vorliegen eines unfallmässig eingetretenen Ereignisses. Im Einklang mit diesen Erwägungen gilt gemäss Art. 4 ATSG als unfallmässig eingetretener Schaden ein plötzlich eintretendes, nicht beabsichtigtes, durch einen äusseren Faktor bewirktes, ungewöhnliches Ereignis. Das in Art. 4 ATSG enthaltene Kriterium der Plötzlichkeit, verlangt eine Einwirkung während eines kurzen, abgrenzbaren Zeitraums. Das Merkmal der Unfreiwilligkeit schliesst das vorsätzliche und eventualvorsätzliche Vorgehen aus (UELI KIESER, ATSG-Kommentar, 3. Aufl. 2015, N. 17 und 21 zu Art. 4 ATSG). Weiter liegt Ungewöhnlichkeit im Sinne von Art. 4 ATSG generell vor, wenn ein entsprechendes Ereignis den Rahmen des im jeweiligen Lebensbereich Alltäglichen oder Üblichen überschreitet (BGE 134 V 72 E. 4.1). Hauptsächlich tritt die Ungewöhnlichkeit in einer sog. Programmwidrigkeit auf, wobei nicht die Wirkung des betreffenden Faktors, sondern dieser selbst ungewöhnlich ist (UELI KIESER, a.a.O., N. 34 ff. zu Art. 4 ATSG; BGE 134 V 72 E. 4.3.1). Der nach Art. 4 ATSG vorausgesetzte äussere Faktor besteht darin, dass vom menschlichen Körper (bzw. analog vom Fahrzeug) unabhängige Kräfte auf diesen einwirken (UELI KIESER, a.a.O., N. 60 zu Art. 4 ATSG).

- 14 - In gleicher Weise wird im deutschen und österreichischen Recht für die Kaskoversicherung zwischen gedeckten Unfallschäden und ungedeckten Betriebsschäden unterschieden (bspw. für das deutsche Recht: ULRICH KNAPPMANN, in: Prölss/ Martin, Kommentar zum Versicherungsvertragsgesetz, 29. Aufl., München 2015, AKB 2008 [350] A.2.3, N. 2; STIEFEL/HOFMANN, Kommentar zu den Allgemeinen Bedingungen für die Kraftfahrtversicherung, 15. Aufl., München 1992, § 12 AKB, N. 63 ff.). Als Betriebsschäden seien dabei diejenigen Schäden anzusehen, "die der Betrieb des Kraftfahrzeuges üblicherweise mit sich bringe und deshalb vom Versicherungsnehmer als Betriebskosten ohne weiteres kalkulierbar seien, insbesondere alle Schäden durch Verschleiß, Materialermüdung und Gebrauchsabnutzung"; ein Unfallschaden liege demgegenüber vor, bei einem "unmittelbar von außen her plötzlich mit mechanischer Gewalt einwirkenden Ereignis" (Urteil des deutschen BGH vom 23. Oktober 1968, Az.: IV ZR 515/68, in: VersR 1969 S. 32; vgl. weiter zum Begriff des Betriebsschadens: Urteil des deutschen BGH vom

E. 4.2.4

Würdigung Vorab zum Sachverhalt ist festzuhalten, dass entgegen der beklaglichen Annahme zwar die Brandursache nicht restlos anerkannt und geklärt ist, gleichwohl aber die wesentlichen Elemente der Kausalkette nicht mehr strittig sind (Versagen der Klippverbindungen, Treibstoffaustritt und Brand im Motorraum). Lediglich die Frage nach dem ursächlichen Grund für das Versagen der Klippverbindungen respektive die Verantwortung hierfür ist im Detail unklar und umstritten. Die effektive (technische) Ursache des Fahrzeugbrandes lässt sich nicht abschliessend aus den vorliegenden Akten eruieren, wobei aufgrund des Brandschadens zweifelhaft ist, ob sich derselbe im heutigen Zeitpunkt überhaupt noch definitiv bestimmen liesse. Wie nachfolgend dargestellt, ist der rechtlich erhebliche Sachverhalt jedoch unbestritten und erstellt; ein Beweisverfahren ist nicht erforderlich. Der von der Beklagten angeführte Deckungsausschluss AVB C4 Ziff. 1 beschlägt im Wesentlichen (Betriebs-)Schäden, welche erfolgten: (a) ohne gewaltsame

- 15 - äussere Einwirkung sowie (b) Schäden aufgrund eines inneren Defekts (z.B. [...] Materialfehler und -ermüdung, Abnutzung, Überbeanspruchung [...]). Dass diese Bestimmung ungewöhnlich sei oder nicht zum Vertragsinhalt geworden wäre, wurde von der Klägerin nicht behauptet; die Gültigkeit derselben steht somit nicht zur Diskussion. Angesichts der in AVB C4 Ziff. 1 statuierten Definitionen e contrario sowie gemäss übereinstimmender Parteivorbringen sind "unfallmässige Schäden" von der Versicherungspolice gedeckt. Obwohl sich die Parteien demnach über die Auslegung von AVB C4 Ziff. 1 zumindest teilweise einig sind, divergieren die Parteimeinungen auf der anderen Seite, insbesondere zur Abgrenzung Betriebsschaden-Unfallschaden, offensichtlich erheblich. Ein übereinstimmender wirklicher Wille lässt sich dort nicht feststellen, was bedeutet, dass die Bestimmung nach dem Vertrauensprinzip so auszulegen ist, wie sie nach ihrem Wortlaut und Zusammenhang sowie den gesamten Umständen verstanden werden musste und durfte. Auch wenn für die Versicherungsdeckung alleine die zwischen den Parteien vereinbarten Bestimmungen massgebend sind, rechtfertigt es sich, im Einklang mit dem erwähnten Bundesgerichtsurteil, u.a. die zu Art. 4 ATSG entwickelten Kriterien bezüglich "Unfall" zur Auslegung herbeizuziehen. Die für die Prüfung der ersten Variante ("ohne gewaltsame äussere Einwirkung") relevanten Tatsachen und Umstände stehen soweit fest und sind zu würdigen: Unbestrittenermassen ist es nicht zu einer Kollision des Fahrzeugs gekommen, weder mit anderen Fahrzeugen noch mit Teilen

der Rennstrecke oder sonstigen Gegenständen. Weder den Unterlagen noch den Darstellungen der Parteien lässt sich ein nachvollziehbarer Hinweis entnehmen, dass ein spezifisches äusseres Ereignis bzw. ein externer Faktor mechanisch auf das Fahrzeug eingewirkt haben könnte. Die klägerischen Mutmassungen betreffend "Kombination von äusseren Faktoren" stellen jedenfalls keine substantiierten Behauptungen dar; gestützt auf die Nähe zum Sachverhalt und die Mitwirkungspflicht wäre es dagegen – obwohl hier die Behauptungs- und Beweislast primär der Beklagten obliegt – an ihr gelegen, eine spezifische gewaltsame äussere Einwirkung darzustellen, was nicht erfolgte. Es ist denn auch schwer vorstellbar, was von aussen auf die Klippverbindungen, welche unstrittig als Ursprung des Brandes identifiziert wurden, eingewirkt haben könnte, zumal sich diese im Motorraum und somit im Inneren des

- 16 - Fahrzeugs befinden. Selbst falls man von der klägerischen Interpretation ausgeht, dass physikalische Kräfte (Fliehkräfte, g-Kräfte, Vibrationen, "Schläge") zum Versagen der Klippverbindungen und schliesslich zum Brand geführt haben sollen, ist nicht nachvollziehbar, weshalb es sich hierbei um eine gewaltsame äussere (mechanische) Einwirkung handeln sollte, da diese Kräfte ausschliesslich auf den Betrieb des Fahrzeugs bzw. die Fahrweise zurückzuführen sind und nicht unabhängig davon ihre Wirkung entfalten konnten. Der Schaden wurde letztlich allein durch den Betrieb des Fahrzeugs verursacht. Neben der fehlenden gewaltsamen äusseren Einwirkung sind zudem die weiteren, für einen gedeckten unfallmässigen Schaden nötigen Merkmale (analog zu Art. 4 ATSG) nicht gegeben. So ist schon zweifelhaft, ob das Element der Unfreiwilligkeit noch vorliegt: D. _____ hat das Fahrzeug freiwillig den erheblichen physikalischen Kräften ausgesetzt, indem er an dem sog. freien Fahren teilnahm. Die Klägerin beschreibt das sog. freie Fahren, bei dem Geschwindigkeiten von 250 km/h gefahren wurden, in der Replik wie folgt (act. 21: "Zu Rz. 22" [S. 13]): "Durch die ständigen starken Änderungen der Geschwindigkeiten verbunden mit vielen Richtungswechseln entstehen erhebliche Belastungen auf Fahrer und Fahrzeug (sog. g-Kräfte), die sonst im gewöhnlichen Fahrbetrieb auf einer öffentlichen Strasse nicht annähernd auftreten. Es kommt hinzu, dass die Rennstrecke in den Kurven mit Randsteinen (sog. curbs) begrenzt wird, die auf dem Nürburgring teilweise sehr hoch sind und welche die Fahrbahn vom Grünstreifen oder den Auslaufzonen abtrennen. Im Weiteren sind auf dieser Strecke auch sog. Rattersteine eingearbeitet, welche die gleiche Funktion haben. Das heftige Überfahren von curbs oder Rattersteinen – was beim Fahren im Grenzbereich auftreten kann – verursacht starke Schläge und Vibrationen, die verbunden mit hohen g-Kräften zu einer aussergewöhnlichen Belastung auf das Fahrzeug und seiner Systeme führen, denen es unter gewöhnlichen Bedingungen ohne weiteres standhält. Im vorliegenden Fall muss davon ausgegangen werden, dass eine Kombination dieser äusseren Faktoren zum plötzlichen Versagen der Klippverbindung mit anschliessendem Treibstoffaustritt führte. Der unmittelbar danach am Fahrzeug ausgebrochene Brand ist deshalb auf eine gewaltsame mechanische Einwirkung von aussen zurückzuführen, die durch die besonderen Bedingungen auf einer Rennstrecke kurzfristig aufgetreten sein musste." [Unterstreichungen beigefügt]

- 17 - Unerheblich ist dabei, ob dieses "freie Fahren" zu Testzwecken für die vorgenommenen Fahrzeugmodifikationen diente, als eigentliches Fahrtraining oder zu anderen Zwecken; auf jeden Fall wurden die hohen Belastungen für das Fahrzeug und dementsprechend die absehbar erhöhte Gefahr von Fahrzeugschäden billigend

hingegen. Nebenbei ist ergänzend zu erwähnen, dass die Klägerin selber vorbringt, dass die für das Perfektionstraining vorgenommenen Fahrzeug- modifikationen zu Testzwecken erfolgten. Ein "Test" impliziert nun auch im Allge- meinen die Möglichkeit eines negativen Ergebnisses, hier spezifisch das Versa- gen der modifizierten Elemente. Überdies ist kein Ereignis ersichtlich, welches in einem abgrenzbaren Zeitrahmen und plötzlich eingetreten wäre, vielmehr wurde das fragliche Fahrzeug vor dem Brand offensichtlich während einer gewissen Dauer den extremen Belastungen (stark ändernde Geschwindigkeiten von teilwei- se über 250 km/h, häufige Richtungswechsel, heftiges Überfahren von sog. "curbs" und "Rattersteinen"; vgl. act. 21: "Zu Rz. 22" [S. 13]) ausgesetzt. Weiter lässt sich in dem zugrundeliegenden Sachverhalt keine Programmwidrigkeit, kein ungewöhnlicher äusserer Faktor erkennen. Selbst falls man die – durch den Be- trieb des Fahrzeugs ausgelösten – physikalischen Kräfte als äusseren Faktor an- nimmt, so haben sich diese so ausgewirkt, wie aufgrund der beschriebenen kläge- rischen Fahrweise naturgemäss zu erwarten gewesen war. Das sog. freie Trai- ning hat sich objektiv programmgemäss abgespielt. Für die Annahme der Unge- wöhnlichkeit fehlt ein zusätzliches Ereignis; das Bundesgericht spricht auch vom sog. Zusatzgeschehen (BGE 134 V 72 E. 4.3.2.1; vgl. weiter zur Ungewöhnlich- keit: Urteil des Eidg. Versicherungsgerichts U 131/03 vom 25. März 2004 E. 2.2, E. 3.4 und E. 3.5). Demzufolge ist weder eine Unfreiwilligkeit noch der plötzliche Eintritt oder eine Ungewöhnlichkeit gegeben. In Bezug auf die zweite Variante von AVB C4 Ziff. 1 ("innerer Defekt") kann wie- derum auf die übereinstimmend vorgebrachten Tatsachen und den erstellten Sachverhalt abgestellt werden: Den Parteivorbringen zufolge hat ein Versagen der "Klippverbindungen" im Treibstoffkreislauf zum Treibstoffaustritt im Motorraum geführt, welcher sich in der Folge entzündet hat. Es ist nicht davon auszugehen, dass aufgrund von AVB C4 Ziff. 1 sämtliche Feuerschäden ausgeschlossen wer- den können, welche – im weitesten Sinne – auf den Betrieb oder innere Defekte

- 18 - zurückzuführen sind, zumal dann wohl der grösste Teil von Feuerschäden gene- rell ausgeschlossen wäre, was wiederum im Widerspruch stünde zu AVB C1 Ziff. 16. Ein solcher Widerspruch dürfte indessen hauptsächlich beim "gewöhnli- chen Gebrauch" eines Fahrzeugs eine Rolle spielen, wo ein entsprechender De- ckungsausschluss eingehend zu begründen wäre. Von einer gewöhnlichen Ver- wendung des Fahrzeugs kann hier allerdings keine Rede mehr sein, nachdem es sich gemäss eigenen Angaben der Klägerin um ein Fahren mit, gegenüber dem normalen Fahrbetrieb auf einer öffentlichen Strasse, stark erhöhten Belastungen gehandelt hat und nicht etwa behauptet wurde, das Fahrzeug sei als (aus- schliessliches) Rennsportfahrzeug vorgesehen gewesen. Folglich deutet alles da- rauf hin, dass ein innerer Defekt vorliegt, welcher auf eine Überbeanspruchung, allenfalls einen Materialfehler oder eine Materialermüdung im Sinne von AVB C4 Ziff. 1 zurückzuführen ist. Bei einer solchen Verwendung des Fahrzeugs kann die Klägerin aber auch nicht mehr vernünftigerweise damit rechnen, dass – nicht un- fallmässig eingetretene – Brandschäden durch die Kaskoversicherung gedeckt sind. Wenig überzeugend ist ferner der klägerische Einwand, dass D._____ vor dem Schadenereignis problemlos noch mehrere Runden gefahren sein soll, ist es doch gerade typisch für Betriebsschäden, dass diese sich graduell verschlimmern und regelmässig erst nach einer gewissen Zeit auftreten.

E. 4.2.5

Fazit Nachdem es sich vorliegend um einen von der Versicherungsdeckung ausge- schlossenen Betriebsschaden im Sinne von AVB C4 Ziff. 1 handelt, entfällt prinzi- piell der

klägerische Anspruch aus Versicherungsvertrag. Im Zusammenhang mit der von der Beklagten abgegebenen Deckungsbestätigung (unten Ziff. 5.1.4.) wird noch zu prüfen sein, inwiefern die Gültigkeit des Deckungsausschlusses AVB C4 Ziff. 1 hiervon betroffen ist.

- 19 -

E. 4.3

AVB C4 Ziff. 7 ("Fahrten ohne behördliche Bewilligung")

E. 4.3.1

Unbestrittener Sachverhalt Anerkanntermassen war das Fahrzeug samt Modifikationen zum Zeitpunkt des Schadensereignisses (noch) nicht vom zuständigen Strassenverkehrsamt nach Massgabe von Art. 34 Abs. 2 VTS geprüft worden (act. 1 Rz. 3 [S. 5]; act. 13 Rz. 10, Rz. 26 und Rz. 28; act. 21: "Zu Rz.10" [S. 6] und "Zu Rz. 21" [S. 10]; act. 25 Rz. 14).

E. 4.3.2

Parteistandpunkte Die Beklagte stützt sich auf AVB C4 Ziff. 7 und verneint eine Versicherungsdeckung. Hierzu verweist sie auf Art. 34 Abs. 2 VTS und bringt vor, dass Änderungen am Fahrzeug der Zulassungsbehörde zu melden und vor der Weiterverwendung zu prüfen seien (act. 13 Rz. 23). Unter Verweis auf die Fahrordnung für das Befahren des Nürburgrings und die AGB der I._____ GmbH sowie die AGB für das Perfektionstraining der "... " (Beweisofferten: act. 14/10-12) lässt die Beklagte ausführen, dass das Befahren des Nürburgrings nur erlaubt sei, bei Einhaltung der (deutschen) Strassenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) sowie der deutschen Strassenverkehrsregelverordnung (StVO) (act. 13 Rz. 24; act. 25 Rz. 18 und 41). Weiter bringt die Beklagte vor, gestützt auf § 3 Abs. 1 StVZO und § 20 Abs. 1 StVZO sowie Art. 4 und Anlage B des Internationalen Abkommens vom 24. April 1926 über den Kraftfahrzeugverkehr hätte das klägerische Fahrzeug nicht auf dem Nürburgring verkehren dürfen (act. 13 Rz. 25 f.). Die Klägerin hält die Voraussetzungen für einen Deckungsausschluss gemäss AVB C4 Ziff. 7 für nicht gegeben und führt im Wesentlichen aus, dass sich der Geltungsbereich des SVG und der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS) sowie der Verkehrsregelverordnung (VRV) auf den Verkehr auf öffentlichen Strassen beschränke (act. 1 Rz. 3 [S. 8 f.]). Das fragliche Schadensereignis sei nun aber auf dem Nürburgring (DE), einer Motorsport-Rennstrecke, eingetreten. Bei einer Motorsport-Rennstrecke handle es sich klarerweise nicht um eine öffentliche Strasse, womit die Anwendbarkeit des SVG und

- 20 - seinen Ausführungserlassen ausser Betracht falle (act. 1 Rz. 5 f. [S. 10]). Ausserdem finde das SVG und die Ausführungserlasse ebenso gestützt auf das Territorialitätsprinzip keine Anwendung, da sich der ganze Sachverhalt in Deutschland, ohne Auswirkung auf das Territorium der Schweiz, zugetragen habe (act. 1 Rz. 7 [S. 10 f.]). Eine Melde- und Prüfungspflicht von Fahrzeugmodifikationen im Sinne des VTS gegenüber der zuständigen Zulassungsbehörde habe jedenfalls nicht bestanden, solange diese nur zu Testzwecken auf einer privaten Motorsport-Rennstrecke erfolgten (act. 1 Rz. 8 [S. 11 f.]). Im Weiteren stellt sich die Klägerin auf den Standpunkt, dass die von der Beklagten zitierte Fahrordnung für das Befahren des Nürburgrings nicht einschlägig sei, da diese lediglich für sog. Touristenfahrten gelte, nicht aber für ein Perfektionstraining. Ebensowenig seien die AGB der I._____ GmbH anwendbar, da sich jene nur auf reine Fahrsicherheitslehrgänge beziehen würden, nicht aber auf ein Perfektionstraining, in welchem das "freie Fahren" ein

massgeblicher Teil ausmache (act. 21: "Zu Rz. 24" [S. 13 f.]). Schliesslich ziele genauso der beklagte Verweis auf die AGB der "... " da- neben, da dort einzig die Vorgabe gemacht würde, dass reine Rennsportfahrzeuge nicht teilnahmeberechtigt seien (act. 21: "Zu Rz. 24" [S. 14 f.]). Zusammengefasst habe das klägerische Fahrzeug in jedem Fall an dem Perfektionstraining auf dem Nürburgring teilnehmen dürfen, da es sich um eine private Rennstrecke handle, auf welcher die [deutsche] StVZO nicht uneingeschränkt gelte und es sich um ein strassentaugliches Fahrzeug mit Zulassung handle. Eine behördliche Bewilligung für die Fahrzeugmodifikationen sei nicht erforderlich gewesen, im Übrigen spreche nichts dafür, dass die Modifikationen nicht vom Strassenverkehrsamt abgenommen worden wären (act. 21: "Zu Rz. 26" [S. 15 f.]).

E. 4.3.3

Rechtliches Art. 100 Abs. 1 VVG sieht die Anwendbarkeit der Bestimmungen des Obligationenrechts auf den Versicherungsvertrag vor, soweit das VVG keine Vorschriften aufweist. Betreffend Auslegung der vereinbarten Deckungsausschlüsse enthalten weder die vertraglichen Grundlagen selbst noch das VVG (abgesehen von dem auf Ausschlussklauseln anwendbaren Art. 33 VVG) allgemeine Regeln. Mithin sind die allgemeinen Bestimmungen des Obligationenrechts anwendbar (MORITZ

- 21 - W. KUHN, a.a.O., N. 613; vgl. auch Urteil des Bundesgerichts 5C.31/2006 vom

E. 4.3.4

Würdigung Wiederum obliegt es grundsätzlich der Beklagten darzulegen, inwiefern die rechtshindernde/rechtsvernichtende Tatsache einer Fahrt "ohne behördliche Bewilligung" vorliegt. Hierbei stützt sie sich auf den vertraglichen Versicherungsaus-

- 22 - schluss von AVB C4 Ziff. 7, wobei es sich zweifellos um eine vorformulierte Vertragsbedingung handelt. Die Klägerin scheint sich auf den Standpunkt stellen zu wollen, dass die Geltung von AVB C4 Ziff. 7 unter dem Aspekt der Ungewöhnlichkeitsregel in Frage steht. Dieser Einwand verfängt nicht. Zum einen handelt es sich bei der Klägerin bzw. D._____ anerkanntermassen nicht um eine branchenfremde Person. Zum anderen ist nicht erkennbar, dass die betreffende Klausel einen geschäftsfremden Inhalt aufweisen würde, d.h. weder führt AVB C4 Ziff. 7 zu einer wesentlichen Änderung des Vertragscharakters noch fällt sie in erheblichem Masse aus dem gesetzlichen Rahmen des Vertragstypus. Ob es sich ferner auch um eine branchenübliche Klausel handelt, kann offen bleiben. Vorrangig ist die massgebliche Interpretation der Klausel zwischen den Parteien umstritten, deren Gültigkeit ist davon nicht betroffen. Ein übereinstimmender wirklicher Wille der Parteien wird nicht behauptet. Dies bedeutet, dass die Vertragsbedingung nach dem Vertrauensprinzip so auszulegen ist, wie sie nach ihrem Wortlaut und Zusammenhang sowie den gesamten Umständen verstanden werden musste und durfte. Auszulegen ist der Begriff der "Fahrten ohne behördliche Bewilligung": Der Begriff der (behördlichen) Bewilligung findet sich v.a. im Verwaltungsrecht, wo zum Schutz von Polizeigütern Bewilligungspflichten statuiert werden; d.h. die notwendige Prüfung durch Behörden, ob im jeweiligen Fall die erforderlichen (gesetzlichen) Voraussetzungen eingehalten werden (HÄFELIN/MÜLLER/UHLMANN, Allgemeines Verwaltungsrecht, 7. Aufl. 2016, N. 2650 ff.). An dieser Stelle bezieht sich die Vertragsbestimmung ohne Weiteres auf die nötigen behördlichen Bewilligungen im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr. Die klägerische Argumentation stellt im Wesentlichen darauf ab, dass anlässlich des Perfektionstrainings die einschlägigen deutschen und schweizerischen

Strassenverkehrsnormen gar nicht anwendbar gewesen seien und folglich die Voraussetzungen für eine Anwendung von AVB C4 Ziff. 7 nicht gegeben seien. Gleichwohl hätte das Fahrzeug den massgeblichen Zulassungsvoraussetzungen entsprochen. Die Klägerin bestritt an sich nicht, dass AVB C4 Ziff. 7 im Allgemeinen eine verständliche und klare Grundlage für einen Versicherungsausschluss darstellt, wenn eine Fahrt ohne behördliche Bewilligung vorliegt. Die Bestimmung ist insofern genügend bestimmt

- 23 - und unzweideutig. Die Klägerin behauptet nicht, dass die fraglichen Fahrzeugmodifikationen vor dem Perfektionstraining effektiv angemeldet und von den zuständigen Behörden geprüft worden waren, d.h. zum Zeitpunkt des Schadenseintritts lag für das Fahrzeug zweifelsohne keine entsprechende Zulassung des Strassenverkehrsamtes vor. Bei der Teilnahme am Perfektionstraining bzw. dem sog. freien Fahren handelte es sich demzufolge in Übereinstimmung mit dem klaren Wortlaut von AVB C4 Ziff. 7 um eine Fahrt ohne behördliche Bewilligung. Zu prüfen bleibt der Fall, dass gar keine behördliche Bewilligung vorausgesetzt war. Zumindest nach schweizerischem Verständnis dürfte es sich bei einer privaten Rennstrecke nicht um eine öffentliche Strasse handeln, womit die Anwendung der betreffenden Strassenverkehrsnormen (SVG, VTS, etc.), soweit hier von Interesse, grundsätzlich ausser Betracht fällt. Im Übrigen wurde auch schon in der deutschen Rechtsprechung in diesem Sinne entschieden, dass die Anwendbarkeit der StVZO (und StVO) auf einer für den öffentlichen Strassenverkehr abgeschlossenen Rennstrecke, die von einem privaten Veranstalter genutzt wird, eingeschränkt ist (Urteil des Landesgerichts Magdeburg 11 O 35/15 vom 31. März 2015 Entscheidungsgrund I.a). Unerheblich ist, inwiefern sich aus den vom Betreiber des Nürburgrings bzw. vom Veranstalter "... aufgestellten Bedingungen eine Anwendbarkeit der Strassenverkehrsnormen ergeben soll, da es sich bei ihnen jedenfalls nicht um Behörden handelt. Unter diesen Gesichtspunkten lässt sich für das Fahren auf dem Nürburgring zusammenfassen, dass im Grunde keine behördliche Bewilligung vorausgesetzt war. Entscheidend ist hingegen, ob die Klägerin vernünftigerweise davon ausgehen konnte, dass der Ausschluss der Versicherungsdeckung von AVB C4 Ziff. 7 nicht zum Tragen kommen werde, wenn keine behördliche Bewilligung notwendig ist. Bei der Auslegung von AVB C4 Ziff. 7 ist vor Augen zu halten, dass es sich um eine privatrechtliche Vertragsklausel handelt, wo öffentlich-rechtliche Gesichtspunkte lediglich ergänzend zu berücksichtigen sind. Es liegt auf der Hand, dass nach Sinn und Zweck von AVB C4 Ziff. 7 Schäden ausgeschlossen werden sollen, welche sich auf Sachlagen mit immanent erhöhtem Risiko zurückführen lassen, in welchen keine behördliche Bewilligung die Einhaltung von gesetzlichen

- 24 - Voraussetzungen garantiert (bspw. Fahrten mit einem nicht zugelassenen Fahrzeug oder ohne obligatorischen Führerausweis). Unter dem Aspekt von AVB C4 Ziff. 7 kann dem Versicherungsnehmer nach Treu und Glauben gemeinhin nicht obliegen, dass er – falls die erforderlichen behördlichen Bewilligungen vorliegen – jeweils selber noch eine Abschätzung vornimmt, ob die gesetzlichen Voraussetzungen effektiv erfüllt sind; er darf sich vielmehr auf die behördliche Prüfung verlassen. Umgekehrt kann sich der Versicherungsnehmer aber nicht darauf berufen, dass zwar keine behördliche Bewilligung vorliegt, aber die (technischen respektive gesetzlichen) Voraussetzungen für die Erteilung einer solchen vorliegen würden. Läge es im Ermessen des Versicherungsnehmers, ob im Einzelfall eine behördliche Bewilligung einzuholen ist oder nicht, würde dies zu einer

untragbaren Unsicherheit führen. Dies stünde überdies offenkundig im Widerspruch zu der klaren Bestimmung von AVB C4 Ziff. 7. Unerheblich ist somit, ob das Fahrzeug zum Zeitpunkt des Schadenseintritts theoretisch eine behördliche Zulassung erhalten hätte. Der gleiche Fall liegt vor, wenn gar keine behördliche Bewilligung nötig ist. So konnte die Klägerin zwar davon ausgehen, dass die Anwendbarkeit der Strassenverkehrsregeln für das Perfektionstraining eingeschränkt ist, allerdings ist wiederum der Sinn und Zweck von Bestimmung AVB C4 Ziff. 7 in Erinnerung zu rufen, welche das tendenziell erhöhte (Schadens-)Risiko ausschliessen will, wenn keine behördliche Bewilligung vorliegt. Dies war von der Klägerin umso mehr zu bedenken, als dass bei dem Perfektionstraining bzw. dem anschliessenden "freien Fahren" infolge hoher Geschwindigkeiten und eingeschränkter Verkehrsregeln offenbar generell ein erhöhtes Risiko in Kauf genommen werden sollte. Die Klägerin musste nach Treu und Glauben damit rechnen, dass sie ihrer Versicherungsdeckung verlustig geht, wenn sie – entgegen der klaren Bestimmung von AVB C4 Ziff. 7 und ohne abweichende Individualabrede – an besagtem Training teilnimmt und nicht über alle (für den ordentlichen Betrieb des Fahrzeugs) notwendigen behördlichen Bewilligungen verfügt.

- 25 -

E. 4.3.5

Fazit Die Leistungspflicht der Beklagten entfällt (auch), da der Schaden anlässlich einer Fahrt mit einem Fahrzeug ohne behördliche Bewilligung nach AVB C4 Ziff. 7 eingetreten ist. Zu prüfen ist wiederum nachfolgend die Wirkung der Deckungsbestätigung (unten Ziff. 5.1.4.).

E. 4.4

AVB A4 bzw. Art. 28 VVG ("Informationspflicht" / "Gefahrserhöhung")

E. 4.4.1

Vorbemerkung Inwiefern die Leistungspflicht der Beklagten (zudem) gestützt auf AVB A4 bzw. Art. 28 VVG entfällt, könnte an sich offen bleiben, da aus den bereits dargestellten Gründen (oben Ziff. 4.2.5. und 4.3.5.) keine Leistungspflicht besteht. Der Vollständigkeit halber ist der weitere beklagtsche Einwand dennoch (zusammenfassend) zu erörtern.

E. 4.4.2

Zusammengefasste Parteistandpunkte Nachdem die Klägerin am Fahrzeug erwiesenermassen leistungssteigernde Modifikationen (Erhöhung PS) vorgenommen hatte (act. 13 Rz. 6 passim; act. 21: "Zu Rz. 12" [S. 6 f.] und "Zu Rz. 39" f. [S. 20]; act. 25 Rz. 23 passim), worüber die Beklagte vor dem Schadensereignis vom 24. April 2014 anerkanntermassen nicht entsprechend informiert wurde (act. 13 Rz. 41; act. 21: "Zu Rz. 40-43" [S. 20 f.]), stellt sich die Beklagte nun auf den Standpunkt, dass es sich um eine wesentliche Gefahrserhöhung gemäss Art. 28 VVG handle. Da sie über die Gefahrserhöhung nicht unverzüglich in Kenntnis gesetzt worden sei, entfalle ihre Leistungspflicht (act. 13 Rz. 38 ff.). Die Klägerin bestreitet einerseits, dass die Erhöhung der Motorleistung eine wesentliche Gefahrserhöhung im Sinne von Art. 28 Abs. 2 VVG darstellt, andererseits bringt sie vor, dass die Modifikationen den schweizerischen Vorschriften entsprochen und jedenfalls nicht zu einer Überbelastung der Benzinleitungen und dem Versagen der Klippverbindungen geführt hätten, weshalb zumindest die an die Gefahrserhöhung geknüpften Rechtsfolgen nach Art. 32 Ziff. 1 VVG nicht ein-

- 26 - träten (act. 21: "Zu Rz. 12" [S. 6 f.] und "Zu Rz. 40-43" [S. 20 f.]). Für die Behauptung der fehlenden Kausalität zwischen den leistungssteigernden Massnahmen und dem Schadenseintritt beruft sich die Klägerin auf das Einholen eines Gutachtens einer sachverständigen Fachstelle (act. 21: "Zu Rz. 14" [S. 8]).

E. 4.4.3

Rechtliches Im Zusammenhang mit Art. 28 VVG bedeutet "Zutun" das Setzen der adäquat kausalen Ursache für den Eintritt der Gefahrserhöhung durch den Versicherungsnehmer bzw. ein Organ, wenn der Versicherungsnehmer eine juristische Person ist (STEPHAN FUHRER, in: Kommentar zum schweizerischen Privatrecht, Bundesgesetz über den Versicherungsvertrag (VVG), 2001, N. 2 und 9 zu Art. 28 VVG, nachfolgend zit.: FUHRER, VVG-Komm.; ROELLI/ KELLER, a.a.O., S. 405; vgl. auch ANDREA CANTIENI, Gefahrserhöhung mit Zutun des Versicherungsnehmers nach Art. 28 VVG, 1994, S. 42 ff.). Da einzig die von der Klägerin bzw. D._____ (Organ der Klägerin) veranlassten Fahrzeugmodifikationen ("Tuning") als Tatbestand der Gefahrserhöhung zur Diskussion stehen, kann sogleich festgestellt werden, dass allein eine Gefahrserhöhung mit Zutun des Versicherungsnehmers (Art. 28 VVG) in Betracht kommt. Die Bestimmungen des VVG zur Gefahrserhöhung sollen verhindern, dass der Versicherer aufgrund einer durch ihn nicht beeinflussbaren Änderung der versicherten Gefahr Leistungen erbringen muss, zu deren Übernahme er sich überhaupt nicht oder nicht zum vereinbarten Entgelt verpflichten wollte (FUHRER, VVG-Komm., N. 8 Vorbem. zu Art. 28-35 VVG). Das Vorliegen einer Gefahrserhöhung nach Art. 28 VVG wird in drei Schritten geprüft: Erstens ist festzustellen, ob eine im Laufe der Versicherung eingetretene wesentliche Gefahrserhöhung vorliegt, zweitens, ob einer der (echten) Ausnahmetatbestände (Art. 32 VVG) gegeben ist und drittens, ob die besonderen Tatbestandsmerkmale von Art. 28 VVG erfüllt sind (FUHRER, VVG-Komm., N. 1 zu Art. 28 VVG). Eine Gefahrserhöhung liegt dabei vor, wenn sich (i) Gefahrstatsachen (siehe Art. 4 VVG) verändert haben, welche (ii) zu einer Erhöhung des Risikos führen und (iii) ein neuer Gefahrszustand geschaffen wird, welcher sich etabliert bzw. stabilisiert haben muss (FUHRER, VVG Komm., N. 17 Vorbem. zu Art. 28-35 VVG; ANDREA CANTIENI, a.a.O., S. 23 ff.). Die Erhöhung der Gefahr kann zweierlei

- 27 - bedeuten: einerseits, dass der Eintritt des Versicherungsfalles wahrscheinlicher wird, andererseits, dass der Umfang des möglichen Schadens grösser wird (ANDREA CANTIENI, a.a.O., S. 21). Das Merkmal der Wesentlichkeit (der Gefahrserhöhung nach Art. 28 Abs. 2 VVG) enthält eine materielle und eine formelle Komponente: Eine Gefahrserhöhung ist materiell wesentlich, wenn die fraglichen Gefahrstatsachen geeignet sind, auf den Entschluss des Versicherers den Vertrag überhaupt oder zu den vereinbarten Bedingungen abzuschliessen, einen Einfluss auszuüben (FUHRER, VVG-Komm., N. 48 Vorbem. zu Art. 28-35 VVG; BGE 122 III 458 E.aa = PRA 86 [1997] Nr. 90). Neben der materiellen Wesentlichkeit muss eine formelle treten, d.h. es müssen Gefahrstatsachen betroffen sein, deren Umfang die Parteien bei Vertragsabschluss (schriftlich i.S.v. Art. 4 Abs. 1 VVG) festgestellt haben (FUHRER, VVG-Komm., N. 56 ff. Vorbem. zu Art. 28-35 VVG; BGE 99 II 67 E. 4c). Wie erwähnt ist in einem zweiten Schritt zu prüfen, ob ein Tatbestand von Art. 32 VVG vorliegt. Nach Art. 32 Ziff. 1 VVG treten die an die Gefahrserhöhung geknüpften Rechtsfolgen bei fehlender Kausalität nicht ein, wobei die Beweislast hierfür laut h.L. dem Versicherungsnehmer obliegt (ROELLI/KELLER, a.a.O., S. 425; FUHRER, VVG-Komm., N. 3 zu Art. 32 VVG).

E. 4.4.4

Würdigung und Fazit Der von der Beklagten ins Feld geführte Einwand der Verletzung der Informati- onspflicht ist hier insofern unbehelflich, als dass weder in den zugrundeliegenden AVB noch der Versicherungspolice eine Sanktionsordnung (bspw. Kürzung oder Verweigerung der Leistung; siehe MORITZ W. KUHN, a.a.O., N. 730) ersichtlich ist, was indessen, bei Beachtung der zwingenden gesetzlichen Bestimmungen (Art. 29 Abs. 2 und Art. 45 VVG), grundsätzlich hätte vorgesehen werden können (Urteil des Bundesgerichts 5C.89/2000 vom 5. November 2001 E. 4a, nicht publ. in: BGE 128 III 34; vgl. ferner BGE 122 III 118 E. 2c/aa). Die in Art. 28 Abs. 1 VVG vorgesehene Rechtsfolge tritt jedenfalls unabhängig davon ein, ob eine vertragliche Anzeigepflicht verletzt wurde oder nicht (ANDREA CANTIENI, a.a.O., S. 107 f.).

- 28 - Die Klägerin hat unzweifelhaft eine deutliche Leistungssteigerung herbeigeführt; ob man nun von einer Erhöhung von ursprünglich 486 PS auf rund 730 PS oder 880 PS ausgeht, ist dabei unerheblich. Ohne Weiteres ist nachvollziehbar, dass die deutliche Leistungssteigerung eines Fahrzeugs in der Regel zu einer Erhö- hung des Risikos eines Schadenseintritts führt. Erfahrungsgemäss führen (sehr) stark motorisierte Fahrzeuge zu einer tendenziell erhöhten Unfallgefahr (vgl. zu dieser Frage bzgl. eines wesentlich leistungsfähigeren Motorrades, als das ur- sprünglich bei Vertragsabschluss deklarierte: FUHRER, VVG-Komm., N. 2 zu Art. 32 VVG unter Hinweis auf SVA XII 1960-1966, Nr. 38 bzw. Nr. 106). Die Ge- fahrserhöhung liegt in diesem Zusammenhang in der Erhöhung der Eintrittswahr- scheinlichkeit des Versicherungsfalles. Der zugrundeliegenden Versicherungs- police sowie dem entsprechenden Antrag lässt sich entnehmen, dass die "DIN- PS" für das betreffende Fahrzeug bei Abschluss des Versicherungsvertrages schriftlich festgehalten worden sind (act. 3/4 [S. 2]; act. 14/13 [S. 2]). Dass die technischen Angaben, spezifisch die Motorleistung, eines Fahrzeugs einen we- sentlichen Einfluss auf den Vertragsabschluss und die Bedingungen einer Kasko- versicherung ausüben, ist nachvollziehbar und nicht weiter zu begründen. Die ma- terielle und formelle Wesentlichkeit ist gegeben. Die Fahrzeugmodifikationen wur- den sodann unbestrittenermassen nach Abschluss des Versicherungsvertrages vorgenommen. Ferner hat die Klägerin nicht ausdrücklich bestritten, dass sich die Leistungssteigerung (der gefahrerhöhende Zustand) mindestens für eine gewisse Zeit etabliert hatte (act. 13 Rz. 41; act. 21: "Zu Rz. 12" [S. 6 f.] und "Zu Rz. 40-43" [S. 20]). Zusammenfassend ist festzuhalten, dass (auch) eine Gefahrserhöhung im Sinne von Art. 28 VVG vorliegt, worüber die Beklagte nicht in Kenntnis gesetzt worden war. Bei diesem Ergebnis stünde der Klägerin immerhin noch der Beweis des feh- lenden Kausalzusammenhangs gemäss Art. 32 Ziff. 1 VVG offen. Inwiefern die von der Klägerin vorgenommenen Fahrzeugmodifikationen letztendlich kausal ei- nen Einfluss auf das Schadensereignis ausgeübt haben, kann nicht ohne weitere Abklärungen abschliessend beurteilt werden. Da aus den dargestellten Gründen bereits keine Leistungspflicht der Beklagten besteht, erübrigt sich freilich eine ver-

- 29 - tiefte Prüfung und es kann offen bleiben, ob der geforderte Konnex zwischen den Modifikationen und dem Schadensereignis besteht. 5. "Deckungsbestätigung" 5.1.1. Unbestrittener Sachverhalt Die Klägerin hat von der Beklagten eine sog. Deckungsbestätigung für das Per- fektionstraining vom 23./24. April 2014 verlangt, welche diese mit Schreiben vom

E. 5

November 1997, Az.: IV ZR 1/97, in: VersR 1998, S. 197; Urteil OLG Thüringen 4 U 812/03 vom 24. März 2004, in: VersR 2004, S. 1261; Entscheid OGH [Österreich] 7Ob47/88 vom 15. Dezember 1988).

E. 10

April 2014 gewährte (act. 1 Rz. 2 [S. 4]; act. 13 Rz. 3 und Rz. 29; act. 3/5). Nicht strittig ist, dass die in der Police vereinbarte Kasko- und Unfalldeckung – zumindest im Hinblick auf AVB C4 Ziff. 3 – für das Perfektionstraining ihre Gültigkeit behielt (act. 3/5; act. 13 Rz. 30; act. 25 Rz. 51). 5.1.2. Parteistandpunkte Die Klägerin stellt sich zudem auf den Standpunkt, es sei mit der Deckungsbestätigung ausdrücklich die volle Versicherungsdeckung – ausser Fahrten unter Zeitmessung – für das Perfektionstraining gewährt worden (act. 1 Rz. 9 f. [S. 12 f.]; act. 21: "Zu Rz. 3" [S. 3] und "Zu Rz. 31" [S. 17]). Weiter bringt die Klägerin vor, dass sich die Beklagte widersprüchlich und sogar rechtsmissbräuchlich verhalte, wenn sie nun ihre eigene Deckungszusage nicht mehr gelten lassen wolle. Mit dieser Deckungsbestätigung habe sie bei der Klägerin das berechtigte Vertrauen geweckt, dass die Kasko- und Unfalldeckung ebenfalls für das Fahrtraining bestünde (act. 1 Rz. 10 [S. 13]). Ausserdem sei in der Deckungsbestätigung nicht erwähnt, dass eine gültige Strassenzulassung für das Fahrzeug vorausgesetzt würde (act. 21: "Zu Rz. 30" [S. 17]). Die Beklagte stellt sich im Wesentlichen auf den Standpunkt, dass mit der Deckungsbestätigung allein die Berufung auf die Bestimmung AVB C4 Ziff. 3 ausgeschlossen werden sollte (act. 13 Rz. 3 und Rz. 29; act. 25 Rz. 51). Zwar hätte das klägerische Fahrzeug am Perfektionstraining teilnehmen dürfen, aber nur unter der Bedingung, dass eine gültige Strassenzulassung bestünde; ein widersprüchliches Verhalten ihrerseits liege nicht vor (act. 13 Rz. 30 ff.). Beim Perfektionstraining sei die [deutsche] Strassenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (STVZO) jeden-

- 30 - falls nicht aufgehoben gewesen, was auch die AVB des Veranstalters vorgesehen hätten. Schliesslich bringt die Beklagte vor, dass die Deckungsbestätigung mit keinem Wort erwähne, dass das Ausprobieren von Tuning-Massnahmen und Fahrten ohne gültige Strassenzulassung erlaubt sei (act. 25 Rz. 51 f.). 5.1.3. Rechtliches Im Gegensatz zu AGB werden sog. Individualabreden von den beteiligten Vertragsparteien im Einzelnen ausgehandelt (ROMAN PERRIG, a.a.O., N. 248). Gemäss Rechtsprechung sowie h.L. geht eine Individualabrede abweichenden AGB bzw. AVB prinzipiell vor (BGE 135 III 225 E. 1.4; Urteil des Bundesgerichts 4A_512/2015 vom 14. April 2016 E. 3.1.). In jedem Fall ist vorab durch Auslegung der Sinn der streitigen AGB-Klausel sowie der Individualabrede zu ermitteln und zu prüfen, ob sich die beiden Sinngehalte tatsächlich nicht miteinander vereinbaren lassen (ROMAN PERRIG, a.a.O., N. 246). Die Auslegung der Deckungsbestätigung ist analog wie bei sonstigen vertraglichen Bestimmungen oder AVB vorzunehmen: d.h. es ist zuerst zu prüfen, ob sich eine tatsächliche Willensübereinstimmung feststellen lässt und in einem zweiten Schritt ist das Vertrauensprinzip heranzuziehen (vgl. oben Ziff. 4.2.3.).

- 31 - 5.1.4. Würdigung Bei der Deckungsbestätigung (act. 3/5) handelt es sich klarerweise um eine Individualabrede, welche folgende relevante Bestimmungen vorsieht: Wie erwähnt ist unangefochten, dass die Beklagte mit Abgabe der Deckungsbestätigung explizit den AVB-Ausschluss C4 Ziff. 3 – ausgenommen in Bezug auf eigentliche Rennen – für nicht anwendbar erklärte. Ohne Individualabrede würde AVB C4 Ziff. 3 demgegenüber die Versicherungsdeckung für ein solches Perfektionstraining gerade ausschliessen. Ob die Deckungsbestätigung daneben als Individualabrede weitere AVB-Bestimmungen

tangiert, ist umstritten; eine tatsächliche Willensübereinstimmung der Parteien lässt sich nicht feststellen. Interpretationsbedürftig ist der Einleitungssatz der Deckungsbestätigung, wo die vereinbarte Kasko- und Unfallddeckung für das Perfektionstraining als grundsätzlich gültig bezeichnet wird, inkl. u.a. "Fahrten ohne Instruktorenaufsicht [...] bei dem die üblichen Verkehrsregeln [...] aufgehoben werden". Die Klägerin will diese Ausführungen sinngemäss als umfassende Deckungszusage für anlässlich des

- 32 - Perfektionstrainings erlittene Schäden verstanden wissen. Eine solche umfassende Interpretation findet indessen schwerlich eine Stütze im Schreiben der Beklagten. Allenfalls könnte man sich bei einem definitionsgemässen Unfallschaden, bspw. infolge erhöhter Geschwindigkeit oder Missachtung der üblichen Verkehrsregeln, fragen, inwiefern die Versicherungsdeckung auf diese Fälle ausgedehnt worden ist und ob sich die Beklagte ihre Formulierungen (in dubio contra stipulatum) entgegenhalten lassen müsste. Zumindest für den vorliegenden Fall fällt eine solche Diskussion – wie sogleich zu zeigen ist – ausser Betracht. Gemäss klarem Wortlaut der Deckungsbestätigung wird nur die Gültigkeit der in der Police vereinbarten Kasko- und Unfallddeckung auf das Perfektionstraining ausgedehnt. Nicht enthalten sind Ausführungen zu einer erweiterten Versicherungsdeckung. So wird denn auch Bezug genommen auf die (ursprünglich) zugrundeliegenden Vertragsbestimmungen; dass diese hätten materiell geändert oder ergänzt werden sollen, lässt sich nicht erkennen. Der Einleitungssatz ist im Zusammenhang mit der Regelung betreffend AVB C4 Ziff. 3 zu sehen, welche sicherstellen soll, dass lediglich die Teilnahme am Perfektionstraining nicht automatisch zu einem Ausschluss der Versicherungsdeckung führt. Diese einleitenden Ausführungen erläutern die grundsätzliche Gültigkeit der Versicherungsdeckung in Bezug auf die einzelnen Bestandteile des Kurses. Anschliessend wird das entsprechende Perfektionstraining näher beschrieben und identifiziert sowie letztlich in einem weiteren Abschnitt explizit AVB C4 Ziff. 3 ausgeschlossen. Die verschiedenen Abschnitte der Deckungsbestätigung sind systematisch übereinstimmend und betreffen ausschliesslich das Thema der Teilnahme am Perfektionstraining. Demzufolge scheint auch die sinngemässe Interpretation abwegig, dass die Beklagte mit der Deckungsbestätigung eine garantieähnliche Deckungszusage für jegliche während dem Perfektionstraining erlittenen Schäden abgegeben hätte. Die Klägerin konnte nicht ernstlich davon ausgehen, dass die Beklagte mit Abgabe der Deckungsbestätigung generell auf jegliche Einreden verzichten würde, wenn ein Schadenfall eintritt.

- 33 - Zu den beklaglichen Einwänden im Einzelnen: (a) Betriebsschäden (vgl. oben Ziff. 4.2.) Nichts deutet darauf hin, dass mit der Deckungsbestätigung etwas an der Definition und Abgrenzung von Unfall- und Betriebsschäden im Sinne von AVB C4 Ziff. 1 hätte geändert werden sollen. (b) Fahrten ohne behördliche Bewilligung (vgl. oben Ziff. 4.3.) In der Deckungsbestätigung wird lediglich der Fall erwähnt, dass die üblichen Verkehrsregeln aufgehoben sind. Dass damit genauso Verkehrsgesetze und gleichermassen AVB C4 Ziff. 7 hätten gemeint sein sollen, wird von der Klägerin nicht behauptet und wäre auch nicht nachvollziehbar. Nicht zielführend ist der klägerische Einwand, dass in der Deckungsbestätigung explizit hätte vorgesehen sein sollen, dass eine gültige Strassenzulassung vorausgesetzt wird. Erstens tangiert die Deckungsbestätigung wie dargelegt die übrigen zugrundeliegenden Vertragsbestimmungen gar nicht. Zweitens ist erstellt, dass die Beklagte im Zeitpunkt des Verfassens der Deckungsbestätigung keine Kenntnis von Fahrzeugmodifikationen hatte, es bestand für die Beklagte folglich keine

Veranlassung dies zu erwähnen und regeln. (c) Informationspflicht und Gefahrserhöhung (vgl. oben Ziff. 4.4.) Wie gesehen ergeben sich die Voraussetzungen zur Gefahrserhöhung und Informationspflicht aus dem Gesetz sowie den zwischen den Parteien vereinbarten Vertragsgrundlagen. Wiederum deutet nichts darauf hin, dass die Deckungsbestätigung daran etwas hätte ändern sollen. 5.1.5. Fazit Zusammenfassend ergibt sich, dass die Klägerin aus der Deckungsbestätigung nichts zu ihren Gunsten ableiten kann. Insbesondere vermag das Schreiben nichts an den erstellten Einwänden der Beklagten (Ziff. 4.2. bis 4.4.) zu verändern. Es bleibt dabei, dass keine Leistungspflicht der Beklagten besteht.

- 34 - 6. Zusammenfassung Obschon an sich der Eintritt des Versicherungsfalls nach Massgabe der vereinbarten Motorfahrzeugversicherung gegeben ist (Ziff. 3.3.), hat die Beklagte überzeugend dargelegt, dass die Versicherungsdeckung für den vorliegenden Schadenfall in mehrfacher Hinsicht nicht gegeben ist. Einerseits hat sich ergeben, dass es sich um einen sog. Betriebsschaden handelt, welcher zufolge vereinbarter AVB-Bestimmung C4 Ziff. 1 von der Versicherungsdeckung ausgeschlossen ist (Ziff. 4.2.5.), andererseits hat sich ergeben, dass es sich zum Zeitpunkt des Schadenseintritts um eine Fahrt ohne behördliche Bewilligung im Sinne von AVB C4 Ziff. 7 handelte (Ziff. 4.3.5.). Ob zudem der beklagtische Einwand der Verletzung der Informationspflicht und der Gefahrserhöhung nach AVB A4 bzw. Art. 28 VVG gegeben ist, kann unter diesen Umständen letztlich offen bleiben (Ziff. 4.4.4.). Schliesslich ändert die von der Klägerin ins Recht gelegte Deckungsbestätigung der Beklagten nichts an den vorhandenen Ausschlüssen der Versicherungsdeckung; eine Leistungspflicht der Beklagten besteht nicht (Ziff. 5.1.5.). Die Klage ist abzuweisen. III. Kosten- und Entschädigungsfolgen Ausgangsgemäss wird die Klägerin kosten- und entschädigungspflichtig (Art. 106 Abs. 1 ZPO). Die Höhe der Gerichtsgebühr bestimmt sich nach der Gebührenverordnung des Obergerichts vom 8. September 2010 (Art. 96 ZPO i.V.m. § 199 Abs. 1 GOG), während die Höhe der Parteientschädigung gemäss der Verordnung über die Anwaltsgebühren vom 8. September 2010 festzusetzen ist (Art. 96 ZPO i.V.m. § 48 Abs. 1 lit. c und Abs. 2 des Anwaltsgesetzes vom 17. November 2003). Sowohl die Gerichtsgebühr als auch die Parteientschädigung richten sich in erster Linie nach dem Streitwert bzw. nach dem Streitinteresse (§ 2 Abs. 1 lit. a GebV OG; § 2 Abs. 1 lit. a AnwGebV). Vorliegend beträgt der Streitwert CHF 180'000.–. In Anbetracht des Schwierigkeitsgrades und des Aufwandes rechtfertigt es sich, die Gerichtsgebühr gemäss § 4 Abs. 1 GebV OG auf CHF 18'000.– zu erhöhen (§ 4 Abs. 2 GebV OG).

- 35 - Bei der Festsetzung der Parteientschädigung an die Beklagte ist die Anzahl der eingereichten Rechtsschriften zu berücksichtigen (§§ 4 und 11 AnwGebV). Die Parteientschädigung ist auf CHF 20'216.– festzusetzen. Zusätzlich hat die Beklagte – unter Verweis auf Art. 21 Abs. 2 Ziff. 18 MWSTG – einen Mehrwertsteuerzuschlag von 8 % auf die Parteientschädigung verlangt (act. 13: Rechtsbegehren-Ziff. 2 [S. 2] sowie Rz. 45). Nachdem die Beklagte ihren Antrag begründet hat, wogegen die Klägerin nicht opponierte, vermag dies den Voraussetzungen für die Zusprechung eines Mehrwertsteuerzuschlages zur Parteientschädigung zu genügen (Urteil des Bundesgerichts 4A_552/2015 vom 25. Mai 2016 E. 4.5 unter Hinweis auf das Kreisschreiben des Obergerichts des Kantons Zürich vom 17. Mai 2006 bzw. 17. September 2010; vgl. ferner ZR 104 [2005] Nr. 76). Demzufolge ist der Beklagten eine Parteientschädigung zuzüglich Mehrwertsteuer von 8 % zuzusprechen (CHF 20'216.– zuzüglich 8 % MwSt. = rund CHF 22'000). Das Handelsgericht erkennt:

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.