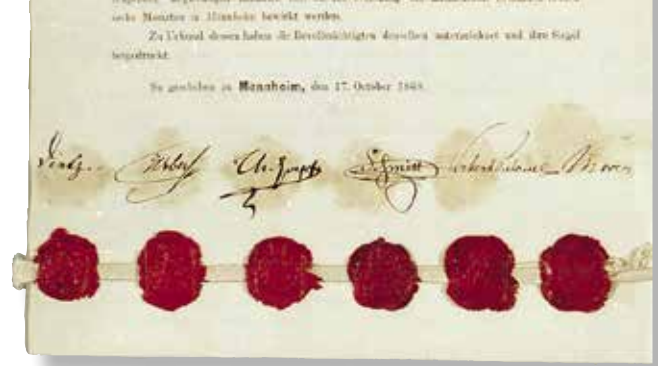


Allgefahrendeckung und Maschinenklausel



»Revidirte Rheinschiffahrts-Acte« von 1868, Foto: ZK

Eine Klausel, die im Rahmen einer Wassersportkaskoversicherung Maschinenschäden von der Allgefahrendeckung ausnimmt, ist keine überraschende Klausel und damit wirksam. Eine Leistungsbegrenzung wie die vorliegende Klausel gefährdet nicht von vorne herein den Vertragszweck der Wassersportkaskoversicherung und höhlt den Vertrag in Bezug auf das zu versichernde Risiko nicht aus.

Eine Maschinenklausel kann eine gegenstandsbezogene Einzelgefahrendeckung sein, so dass die Beweislast für das Vorliegen eines von außen kommenden Ereignisses beim Versicherungsnehmer liegt; sie kann aber auch als sekundäre Risikobeschreibung angesehen werden mit der Folge, dass es in der Beweislast des Versicherers liegt zu beweisen, dass der eingetretene Schaden nicht auf einem von außen kommenden Ereignis beruht.

Urteil des Landgerichts Saarbrücken vom 28. Mai 2019, Az.: 14 O 12/16, rechtskräftig.

Aus dem Tatbestand:

Die Klage wird abgewiesen ...

Die Parteien sind seit August 2011 verbunden durch einen Wassersport-Kaskoversicherungsvertrag. Dem Vertrag liegen die Spezialbedingungen für die Wassersport-Kaskoversicherung von Sportbooten (im Folgenden AVB) zu Grunde ... Auf der Homepage des Versicherungsvermittlers V heißt es:

»(...) bedeutet, dass alle Gefahren versichert sind, die nicht ausdrücklich in (den) Spezialbedingungen ausgeschlossen sind. Das ist der große Vorteil gegenüber der Einzelgefahrendeckung, in der alle versicherten Risiken einzeln aufgeführt und definiert sind. Im Fall unserer echten Allgefahrendeckung gilt die sogenannte Umkehr der Beweislast, d. h. nicht der Versicherungsnehmer muss auf seine Kosten im Schadenfall beweisen, dass der Schaden unter die versicherten Gefahren fällt, sondern der Versicherer, dass der eingetretene Schadenfall nicht in der Allgefahrendeckung enthalten ist.«

§3 AVB lautet auszugsweise:

»1. Die in der Police deklarierten Gegenstände sind gegen alle Gefahren durch Beschädigung und Verlust versichert, soweit sich nachstehend nichts anderes ergibt:

a. für Schäden an der Maschinenanlage, der elektrisch oder durch motorbetriebenen technischen Ausrüstung wird Ersatz geleistet, wenn sie durch Unfall des Fahrzeugs, Brand, Blitzschlag, Explosion, Kurzschluss, Seng- und Schmorschäden, Überspannung, Sturm (ab Windstärke 8), höhere Gewalt, Diebstahl oder mut- und böswillige Handlungen betriebsfremder Personen verursacht worden sind. Schäden an Schraube und Welle sind jedoch gegen alle Gefahren versichert.

Der Kläger war mit seinem Motorboot am Nachmittag des 15.08.2015 gemeinsam mit seiner Frau und seinem Sohn auf einer Gleitfahrt von Piesport in Richtung Neumagen-Drohn auf der Mosel, als es zu einem Ausfall beider Motoren kam.

In der Schadensanzeige heißt es:

»Ca. 1 km vor dem Hafen haben wir plötzlich ungewöhnliche Geräusche der Motoren festgestellt und ein Blick auf die Temperaturanzeige zeigte eine erhöhte Temperatur beider Motoren, wir haben sofort die Gashebel auf Neutralstellung gebracht und die Motoren gestoppt. Zu diesem Zeitpunkt dachten wir, dass sich ein Tampen o.ä. in den Schrauben verfangen hat. Ich bin dann ins Wasser gesprungen, um mir ein genaues Bild zu verschaffen. An beiden Antrieben war nichts Ungewöhnliches festzustellen. Wir haben noch einige Minuten gewartet und dann die Motoren gestartet. Beide Maschinen sind normal angesprungen liefen aber un- rund.«

Das Boot wurde in die Werkstatt der Bootservice E gebracht und näher untersucht. Die Bootservice E erstellte am 18.09.2015 für die Reparatur einen Kostenvoranschlag über 21.778,60 € ...

Der Kläger behauptet, er sei bei einer Drehzahl der Motoren von 3.100 U/Min mit ca. 40 km/h gefahren. Die volle Gleitfahrt liege bei einer Drehzahl der Motoren 4.800 U/Min bei ca. 75 km/h. Beide Motoren hätten gleichzeitig keine Leistung mehr gehabt, gequalmt und laute Geräusche ab einer bestimmten Drehzahl abgegeben.

Während der Gleitfahrt habe sich ein Fremdkörper in den Antrieben verfangen, was zu einem unmittelbaren Verschluss der Kühleinlässe und einer Überhitzung beider Motoren geführt habe. Der plötzliche Verschluss der Kühleinlässe in den Antrieben durch einen im Wasser schwimmenden bzw. befindlichen Gegenstand wie ein Tampen, eine Tüte, Plane oder ähnliches habe zu einer Überhitzung der Motoren und dem anschließenden Durchbrennen der Motoren geführt. Dies habe dazu geführt, dass die Zylinderkopfdichtung durchgebrannt sei, die Einlassventile eingedrückt wurden und der Kolben hitzebeschädigt worden sei.

In der Folge sei es darüber hinaus zu einem sogenannten Wasserschlag gekommen, als der Kläger das Boot rückwärts zur Anlegestelle im Hafen manövriert

habe. Bei einer solchen Rückwärtsfahrt drücke Wasser gegen den Auspuff, der sich unter der Wasseroberfläche befinde. Bei normal funktionierenden Motoren sei der Abgasstrom ausreichend stark, um zu verhindern, dass Wasser in den Brennraum der Maschine gelangen kann. Da die Motoren aber bereits wegen der defekten Kopfdichtung beschädigt gewesen seien, habe sich der Abgasstrom vermindert, sodass Wasser in den Brennraum habe gelangen können. Der Wasserschlag, der beim Rückwärtsfahren entstanden sei, sei also eine logische Folge der Motorüberhitzung und der beschädigten Kopfdichtung. Der Wasserschlag sei demnach nicht selbst Ursache, sondern Folge der unfallbedingten Motorüberhitzung und der defekten Kopfdichtung gewesen.

Als Schadensursache an beiden Motoren komme nur ein Wasserschlag in Betracht. Zu einem Wasserschlag komme es dann, wenn Fahrwasser über die Auspuffanlage bis in die Brennräume des Motors eindringe. Das sei stets mit der Gefahr verbogener Pleuel und Ventile sowie Beschädigungen der Ventilsitze, Kolben sowie Kolbenringe und der Kopfdichtung verbunden. Der Wasserdruck dehne sich an der schwächsten Stelle (Ventile) aus, was die tulpenförmige Deformierung der Ventilteller begründe.

Die Zylinderkopfdichtung zwischen den Zylindern 4 und 6 sei durchgeschlagen gewesen. Durch den Kompressionsdruckverlust habe sich der Abgasdruck um 25% verringert und das Eindringen von Wasser in den Brennraum nicht mehr verhindert werden können ...

Die Beklagten behaupten, es läge ein Betriebsschaden vor. Das ergebe sich aus den Feststellungen im außergerichtlichen Gutachten des Sachverständigen B vom 04.10.2015. Ursache für die von dem Sachverständigen festgestellte Tulpenbildung an den Ventilen seien niemals von außen eintretende Umstände, sondern immer Betriebsfehler, wie zum Beispiel glühende Verbrennungsrückstände, zu geringes Ventilspiel, beschädigte Zylinderkopfdichtung (wie im vorliegenden Fall), zu mageres Gemisch, falsche Vergasereinstellung, Düsenverschmutzung oder falscher Kraftstoff. Auch eine Fehleinstellung der Zün-

dung (Frühzündung) könne zur Tulpenbildung an den Ventilen führen. Diese denkbaren Ursachen seien ohne Ausnahme Betriebszustände und nicht von außen kommende Ereignisse. Aufgrund des vorliegenden Schadenbildes könne daher definitiv ausgeschlossen werden, dass der streitgegenständliche Schaden auf ein von außen kommendes Ereignis zurückzuführen ist. Es handele sich um den klassischen Betriebsschaden.

Bei einer normalen Gleitfahrt auf der Mosel könne auch kein Fahrwasser über die Auspuffanlage bis in die Brennräume des Motors eindringen ...

Aus den Gründen:

Die zulässige Klage ist unbegründet.

1. Der Kläger hat keinen Anspruch ... auf Zahlung ...

Ohne Erfolg macht der Kläger geltend, die Klausel (§ 3 AVB) sei nach § 305 c Abs. 1 BGB überraschend und nicht Vertragsinhalt, sollte die Allgefahrendeckung nicht die Motoren umfassen. Denn die Beklagte habe mit einer umfassenden Allgefahrendeckung auch der Maschinenanlage ausdrücklich geworben.

Das Gericht sieht die Regelung des § 3 AVB weder als überraschende Klausel gemäß § 305 c Abs. 1 BGB an, noch hält es diese Vorschrift für unwirksam gemäß § 307 Abs. 2 BGB. Bei der Bestimmung handelt es sich weder um eine objektiv ungewöhnliche Klausel noch wohnt ihr ein Überrumpelungs- oder Übertölpelungseffekt inne.

§ 3 AVB ist mit »Versicherungsumfang« überschrieben und beschreibt die versicherten Ereignisse, wobei lediglich Schäden an Schraube und Welle gegen alle Gefahren versichert sind, im Übrigen aber bestimmte Gefahren verwirklicht sein müssen. Das ist weder ungewöhnlich noch überraschend.

c. Die Bestimmung stellt auch keine unangemessene Benachteiligung des Versicherungsnehmers im Sinne des § 307 Abs. 2 BGB dar.

Eine Unvereinbarkeit mit wesentlichen Grundgedanken einer gesetzlichen Regelung kommt nicht in Betracht, weil das Gesetz keine Regelung bereithält, von der die beanstandete Klausel abweichen könnte (§ 307 Abs. 2 Nr. 1 BGB). Denn für die von der Beklagten angebotene Wassersport-Kaskoversicherung gibt es keinen gesetzlichen Rahmen. Die beanstandete Klausel schränkt auch nicht wesentliche, sich aus der Natur dieses Versicherungsverhältnisses ergebende Rechte und Pflichten so ein, dass die Erreichung des Vertragszwecks gefährdet wäre (§ 307 Abs. 2 Nr. 2 BGB). Eben so wenig verstößt sie gegen die Generalklausel des § 307 Abs. 1 BGB.

Leistungsbegrenzungen – als welche sich die Klausel darstellt – gefährden nicht schon von vornherein den Vertrags-

zweck. Eine solche Gefährdung liegt nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs vielmehr erst dann vor, wenn mit der Begrenzung der Leistung der Vertrag ausgehöhlt werden kann und damit der Versicherungsvertrag in Bezug auf das zu versichernde Risiko zwecklos wird (vgl. BGH, VersR 1998, 175, 176). Dies ist bei der Klausel nicht der Fall, weil für Schäden an der Maschinenanlage in allen dort genannten Fällen Versicherungsschutz besteht.

Für die Beurteilung ist die Klausel – wie alle Allgemeinen Versicherungsbedingungen – so auszulegen, wie der durchschnittliche Versicherungsnehmer sie bei verständiger Würdigung, aufmerksamer Durchsicht und Berücksichtigung des erkennbaren Sinnzusammenhangs verstehen muss.

Auf der Homepage des Versicherungsmittlers V – auf die sich der Kläger beruft – heißt es:

ist ohne weiteres verständlich klaggestellt, dass eine wesentliche Einschränkung zu beachten ist, nämlich dass alle Gefahren versichert sind, die nicht ausdrücklich in (den) Spezialbedingungen ausgeschlossen sind.

Von den versicherten Ereignissen bei Schäden an der Maschinenanlage (§ 3 Nr. 1 a AVB) kommt nur ein Unfall in Betracht. Ein Unfall ist »ein unmittelbar von außen her plötzlich mit mechanischer Gewalt einwirkendes Ereignis«.

Es kann dahinstehen, ob bei einem Schaden an der Maschinenanlage eines versicherten Wassersportfahrzeugs abweichend von der grundsätzlich versprochenen Allgefahrenversicherung lediglich eine gegenstandsbezogene Einzelgefahrendeckung besteht (so OLG Hamburg, Urt. v. 09.11.1981 – 11 U 138/77 juris) oder eine sekundäre Risikobeschreibung vorliegt. Damit würde die Beklagte als Versicherer die Beweislast dafür tragen, dass der Schaden an der Maschinenanlage weder auf einem Unfall des Fahrzeugs noch auf den sonstigen in § 3 AVB aufgeführten Ursachen beruht (so: OLG Karlsruhe, Urteil vom 16. August 2011 – 12 U 84/11 -, juris).

Denn nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme steht fest, dass ein Betriebsschaden vorliegt, der auf einem länger andauernden Betrieb der Motoren mit defekten Zylinderkopfdichtungen zurückzuführen ist.

Ein Unfall in Form eines Wasserschlags ist nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme nicht nachgewiesen ...

Ein Unfall in Form eines Eindringens von Fremdkörpern in die Motoren ist ebenso wenig nachgewiesen ...

Wenn die beiden Motoren zeitweilig mit einer über das zulässige Maß hinausgehenden Kühlwassertemperatur betrieben worden wären, wären gerissene Zylinderköpfe und mindestens Ansätze von Kolbenreibern an einigen Zylindereinhei-

ten die zwangsläufige Folge gewesen, außerdem hätte man im Gehäuse der Impellerpumpen und an den Impellern selbst Trockenlaufspuren feststellen müssen.

Da nichts dergleichen auch nur ansatzweise festgestellt wurde, ist ein zeitweiliger Betrieb der beiden Motoren mit einer zu hohen Kühlwassertemperatur mit Sicherheit auszuschließen, d.h. mit anderen Worten ein Überhitzungsschaden hat eindeutig an keinem der beiden Motoren stattgefunden.

Ein Wasserschlag scheidet als Ursache aus, weil dieser zu einem schlagartigen Stillfallen der Motoren verbunden mit schweren mechanischen Schäden an der Laufbüchse, am Zylinderkopf, am Kolben und vor allen Dingen an der Pleuelstange der betreffenden Einheit führt. Daran fehlt es hier, so dass ein Wasserschlag als Ursache ausscheidet.

Auch ein Eindringen von Fremdkörpern in die Motoren war nicht feststellbar.

Der Sachverständige kommt daher mit überzeugender Begründung zu dem Ergebnis, dass die beschriebenen Schäden an beiden Motoren nicht durch ein von außen einwirkendes Ereignis verursacht worden, sondern auf betriebsbedingte Einflüsse zurückzuführen sind.

Es ist davon auszugehen, dass zunächst die Zylinderkopfdichtungen durchgebrannt sind, was verschiedene Ursachen haben kann. Die massiven Einblendungen bzw. Materialabtragungen auf den Stegen zwischen den Brennräumen einzelner Zylinder sind typisch für einen länger andauernden Betrieb der Motoren mit defekten Zylinderkopfdichtungen.

Der Ventilteller eines Ventils ist im »gesunden« Zustand plan. Aufgrund von Störungen im Brennraum, z.B. infolge von Frühzündungen oder durch den Betrieb mit defekten Zylinderkopfdichtungen treten stark erhöhte Druck- und Temperaturbelastungen im Verbrennungsprozess auf.

Der Ventilteller hält diesen unzulässig hohen Druckbelastungen und den unzulässig hohen thermischen Belastungen nicht stand und biegt sich zwangsläufig nach innen durch. Es kommt zur sogenannten Tulpenbildung oder im Endstadium zu Brüchen im Ventiltellerbereich ...

Ohne Erfolg macht der Kläger mit undatiertem am 03.05.2019 eingegangenen Schriftsatz erneut geltend, der Verschluss der Kühlöffnungen durch eine Plastiktüte o.ä. passiere bei der Binnenschiffahrt häufig ... Dabei verkennt der Kläger zunächst, dass der Verschluss der Kühlöffnungen durch eine Plastiktüte eben so wenig nachgewiesen worden ist wie eine Überhitzung des Motors. Lediglich eine Beschädigung der Zylinderkopfdichtung steht fest.

Nach all dem ist der Eintritt eines Versicherungsfalles Unfall gemäß § 3 Nr. 1 a AVB zur Überzeugung des Gerichts nicht nachgewiesen.

Urteil des Landgerichts Saarbrücken vom 28. Mai 2019, Az.: 14 O 12/16, rechtskräftig.

wegen Anspruch aus Versicherungsvertrag hat die 14. Zivilkammer des Landgerichts Saarbrücken ... durch den Vorsitzenden Richter am Landgericht ... als Einzelrichter für Recht erkannt:

Die Klage wird abgewiesen. Die Kosten des Rechtsstreits trägt der Kläger. Das Urteil ist gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110% des jeweils zu vollstreckenden Betrages vorläufig vollstreckbar. Der Streitwert wird auf bis 22.000,00 € festgesetzt.

Tatbestand

Die Parteien sind seit August 2011 verbunden durch einen Wassersport-Kaskoversicherungsvertrag. Dem Vertrag liegen die Spezialbedingungen für die Wassersport-Kaskoversicherung von Sportbooten (im Folgenden AVB) zu Grunde. Der Selbstbehalt je Schadensfall beträgt 1.000,00 €. Die Beklagte zu 1) ist führender Versicherer zu 70%, die Beklagte zu 2) ist Beteiligte zu 30%. Auf der Homepage des Versicherungsvermittlers V heißt es:

»(...) bedeutet, dass alle Gefahren versichert sind, die nicht ausdrücklich in (den) Spezialbedingungen ausgeschlossen sind. Das ist der große Vorteil gegenüber der Einzelgefahrdeckung, in der alle versicherten Risiken einzeln aufgeführt und definiert sind. Im Fall unserer echten Allgefahrdeckung gilt die sogenannte Umkehr der Beweislast, d. h. nicht der Versicherungsnehmer muss auf seine Kosten im Schadenfall beweisen, dass der Schaden unter die versicherten Gefahren fällt, sondern der Versicherer, dass der eingetretene Schadenfall nicht in der Allgefahrdeckung enthalten ist.«

§3 AVB lautet auszugsweise:

»1. Die in der Police deklarierten Gegenstände sind gegen alle Gefahren durch Beschädigung und Verlust versichert, soweit sich nachstehend nichts anderes ergibt:

a. für Schäden an der Maschinenanlage, der elektrisch oder durch motorbetriebenen technischen Ausrüstung wird Ersatz geleistet, wenn sie durch Unfall des Fahrzeugs, Brand, Blitzschlag, Explosion, Kurzschluss, Seng- und Schmörschäden, Überspannung, Sturm (ab Windstärke 8), höhere Gewalt, Diebstahl oder mut- und böswillige Handlungen betriebsfremder

Personen verursacht worden sind. Schäden an Schraube und Welle sind jedoch gegen alle Gefahren versichert.

b. für Schäden am Trailer wird Ersatz geleistet, wenn sie durch Unfall, Brand, Blitzschlag, Explosion, Sturm (ab Windstärke 8), höhere Gewalt oder Diebstahl des gesamten Trailers verursacht worden sind.«

Der Kläger war mit seinem Motorboot am Nachmittag des 15.08.2015 gemeinsam mit seiner Frau und seinem Sohn auf einer Gleitfahrt von Piesport in Richtung Neumagen-Drohn auf der Mosel, als es zu einem Ausfall beider Motoren kam.

In der Schadensanzeige heißt es:

»Ca. 1 km vor dem Hafen haben wir plötzlich ungewöhnliche Geräusche der Motoren festgestellt und ein Blick auf die Temperaturanzeige zeigte eine erhöhte Temperatur beider Motoren, wir haben sofort die Gashebel auf Neutralstellung gebracht und die Motoren gestoppt. Zu diesem Zeitpunkt dachten wir, dass sich ein Tampen o.ä. in den Schrauben verfangen hat. Ich bin dann ins Wasser gesprungen, um mir ein genaues Bild zu verschaffen. An beiden Antrieben war nichts Ungewöhnliches festzustellen. Wir haben noch einige Minuten gewartet und dann die Motoren gestartet. Beide Maschinen sind normal angesprungen liefen aber unrund.«

Im Hafen in Neumagen-Drohn wurde das Boot von dem Zeugen C, einem Mechaniker der Bootservice E in Augenschein genommen.

Der Kläger meldete der Beklagten unverzüglich den Schadensfall. Eine ausführliche Schadensmeldung samt detaillierter Beschreibung des Unfallhergangs erfolgte mit Schreiben des Klägers vom 04.09.2015, das der Beklagten zu 1), ebenso wie das Schreiben der E übermittelt wurde.

Das Boot wurde in die Werkstatt der Bootservice E gebracht und näher untersucht. Die Bootservice E erstellte am 18.09.2015 für die Reparatur einen Kostenvoranschlag über 21.778,60 €.

Am 22.09.2015 beauftragte die Beklagte zu 1) den Sachverständigen B mit der Begutachtung des Schadens. Nach Besichtigung des Boots am 24.09.2015 erstellte der Sachverständige B am 04.10.2015 ein Gutachten. In dem Gutachten heißt es auf Seite 4: »Was genau zu den vorhandenen Schäden geführt hat, kann nicht eindeutig festgestellt werden. In keinem Fall kann zum Beispiel Kühlwassermangel zu diesem Phänomen führen. Auch ein Was-

erschlag (z.B. durch den Auspuff) führt nicht dazu, dass die Ventilteller eingezogen werden, sondern allenfalls dazu, dass die Ventilschäfte verbiegen. Auch Verbiegungen der Pleuel können dadurch entstehen. Nach Würdigung der Fakten stelle ich fest, dass die Ursache nicht auf ein plötzlich von außen einwirkendes Ereignis zurückzuführen ist, sondern in jedem Fall auf ein Ereignis, was in dem normalen Betrieb der Motoren zu sehen ist. Das ist allerdings nicht feststellbar gewesen.«

Unter Bezugnahme auf dieses Gutachten lehnte die Beklagte zu 1) mit Schreiben der V vom 13.10.2015, eingegangen am 16.10.2015, die Regulierung des Schadens ab.

Der Kläger behauptet, er sei bei einer Drehzahl der Motoren von 3.100 U/Min mit ca. 40 km/h gefahren. Die volle Gleitfahrt liege bei einer Drehzahl der Motoren 4.800 U/Min bei ca. 75 km/h. Beide Motoren hätten gleichzeitig keine Leistung mehr gehabt, gequalmt und laute Geräusche ab einer bestimmten Drehzahl abgegeben.

Während der Gleitfahrt habe sich ein Fremdkörper in den Antrieben verfangen, was zu einem unmittelbaren Verschluss der Kühleinlässe und einer Überhitzung beider Motoren geführt habe. Der plötzliche Verschluss der Kühleinlässe in den Antrieben durch einen im Wasser schwimmenden bzw. befindlichen Gegenstand wie ein Tampen, eine Tüte, Plane oder ähnliches habe zu einer Überhitzung der Motoren und dem anschließenden Durchbrennen der Motoren geführt. Dies habe dazu geführt, dass die Zylinderkopfdichtung durchgebrannt sei, die Einlassventile eingedrückt wurden und der Kolben hitzebeschädigt worden sei.

In der Folge sei es darüber hinaus zu einem sogenannten Wasserschlag gekommen, als der Kläger das Boot rückwärts zur Anlegestelle im Hafen manövriert habe. Bei einer solchen Rückwärtsfahrt drücke Wasser gegen den Auspuff, der sich unter der Wasseroberfläche befände. Bei normal funktionierenden Motoren sei der Abgasstrom ausreichend stark, um zu verhindern, dass Wasser in den Brennraum der Maschine gelangen kann. Da die Motoren aber bereits wegen der defekten Kopfdichtung beschädigt gewesen seien, habe sich der Abgasstrom vermindert, sodass Wasser in den Brennraum habe gelangen können. Der Wasserschlag, der beim Rückwärtsfahren entstanden sei, sei also eine logische Folge der Motorüberhitzung und der beschädigten Kopfdichtung. Der Wasserschlag sei demnach nicht selbst Ursache, sondern Folge der unfallbe-

dingten Motorüberhitzung und der defekten Kopfdichtung gewesen.

Als Schadensursache an beiden Motoren komme nur ein Wasserschlag in Betracht. Zu einem Wasserschlag komme es dann, wenn Fahrwasser über die Auspuffanlage bis in die Brennräume des Motors eindringe. Das sei stets mit der Gefahr verbogener Pleuel und Ventile sowie Beschädigungen der Ventilsitze, Kolben sowie Kolbenringe und der Kopfdichtung verbunden. Der Wasserdruck dehne sich an der schwächsten Stelle (Ventile) aus, was die tulpenförmige Deformierung der Ventilteller begründe.

Die Zylinderkopfdichtung zwischen den Zylindern 4 und 6 sei durchgeschlagen gewesen. Durch den Kompressionsdruckverlust habe sich der Abgasdruck um 25% verringert und das Eindringen von Wasser in den Brennraum nicht mehr verhindert werden können.

Der Schaden belaufe sich gemäß Kostenvoranschlag der E vom 18.09.2015 auf 21.778,60 €.

Er ist der Ansicht, es liege ein versichertes Ereignis im Sinne von § 3 Nr. 1 der Spezialbedingungen vor. Sollte die Allgefahrdeckung nicht die Motoren umfassen, sei die Klausel nach § 305 c Abs. 1 BGB überraschend und nicht Vertragsinhalt. Die Beklagte habe mit einer umfassenden Allgefahrdeckung auch der Maschinenanlage ausdrücklich geworben.

Der Kläger hat zunächst folgenden Antrag angekündigt: 1. Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger 21.778,60 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz ab Zustellung der Klage zu zahlen. 2. Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger 1.171,67 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz ab 17.10.2015 zu zahlen.

Mit Schriftsatz vom 10.05.2016 hat er die Klage gegen die Beklagte zu 1) teilweise in Höhe von 6.533,58 € zurückgenommen und gegen die Beklagte zu 2) in gleichem Umfang erweitert.

Der Kläger beantragt: 1. Die Beklagte zu 1) wird verurteilt, an den Kläger 15.245,00 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz ab Zustellung der Klage zu zahlen. 2. Die Beklagte zu 2) wird verurteilt, an den Kläger 6.533,58 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz ab Zustellung der Klage zu zahlen.

Die Beklagten beantragen: Klageabweisung

Die Beklagten behaupten, es läge ein Betriebssschaden vor. Das ergebe sich aus den Feststellungen im außergerichtlichen Gutachten des Sachverständigen B vom 04.10.2015. Ursache für die von dem Sachverständigen festgestellte Tulpenbildung an den Ventilen seien niemals von außen eintretende Umstände, sondern immer Betriebsfehler, wie zum Beispiel glühende Verbrennungsrückstände, zu geringes Ventilspiel, beschädigte Zylinderkopfdichtung (wie im vorliegenden Fall), zu mageres Gemisch, falsche Vergasereinstellung, Düsenverschmutzung oder falscher Kraftstoff. Auch eine Fehleinstellung der Zündung (Frühzündung) könne zur Tulpenbildung an den Ventilen führen. Diese denkbaren Ursachen seien ohne Ausnahme Betriebszustände und nicht von außen kommende Ereignisse. Aufgrund des vorliegenden Schadenbildes könne daher definitiv ausgeschlossen werden, dass der streitgegenständliche Schaden auf ein von außen kommendes Ereignis zurückzuführen ist. Es handele sich um den klassischen Betriebssschaden.

Bei einer normalen Gleitfahrt auf der Mosel könne auch kein Fahrwasser über die Auspuffanlage bis in die Brennräume des Motors eindringen.

Wegen der Einzelheiten wird auf den Inhalt der Schriftsätze Bezug genommen.

Das Gericht hat Beweis erhoben gemäß Beschluss vom 27.03.2017 durch Einholung eines Sachverständigen-gutachtens und gemäß Beschluss vom 15.05.2018 durch Einholung eines Ergänzungsgutachtens. Wegen des Ergebnisses der Beweisaufnahme wird auf das Sachverständigen-gutachten vom 22.03.2018 Ergänzungsgutachten vom 22.07.2018 und die mündliche Erläuterung gemäß Protokoll vom 02.04.2019 Bezug genommen.

Entscheidungsgründe

Die zulässige Klage ist unbegründet.

1. Der Kläger hat keinen Anspruch gemäß § 1 VVG iVm Versicherungsvertrag gegen die Beklagte zu 1) auf Zahlung von 15.245,00 € und gegen die Beklagte zu 2) auf Zahlung von 6.533,58 €.

Die Parteien sind seit August 2011 verbunden durch einen Wassersport-Kaskoversicherungsvertrag (Versicherungsschein-Nr. 560064211). Dem Vertrag liegen die Spezialbedingungen für die Wassersport-Kaskoversicherung von Sportbooten (im Folgenden AVB) zu Grunde. Der Selbstbehalt je Schadensfall beträgt 1.000,00 €. Die Beklagte zu 1) ist führender Versicherer zu 70%, die Be-

klagte zu 2) ist Beteiligte zu 30%. Ein Versicherungsfall gemäß § 3 AVB ist nicht eingetreten.

§ 3 AVB lautet auszugsweise:

»1. Die in der Police deklarierten Gegenstände sind gegen alle Gefahren durch Beschädigung und Verlust versichert, soweit sich nachstehend nichts anderes ergibt:

a. für Schäden an der Maschinenanlage, der elektrisch oder durch motorbetriebenen technischen Ausrüstung wird Ersatz geleistet, wenn sie durch Unfall des Fahrzeugs, Brand, Blitzschlag, Explosion, Kurzschluss, Seng- und Schmorschäden, Überspannung, Sturm (ab Windstärke 8), höhere Gewalt, Diebstahl oder mut- und böswillige Handlungen betriebsfremder Personen verursacht worden sind. Schäden an Schraube und Welle sind jedoch gegen alle Gefahren versichert.

b. für Schäden am Trailer wird Ersatz geleistet, wenn sie durch Unfall, Brand, Blitzschlag, Explosion, Sturm (ab Windstärke 8), höhere Gewalt oder Diebstahl des gesamten Trailers verursacht worden sind.«

Ohne Erfolg macht der Kläger geltend, die Klausel (§ 3 AVB) sei nach § 305 c Abs. 1 BGB überraschend und nicht Vertragsinhalt, sollte die Allgefahrdeckung nicht die Motoren umfassen. Denn die Beklagte habe mit einer umfassenden Allgefahrdeckung auch der Maschinenanlage ausdrücklich geworben.

Das Gericht sieht die Regelung des § 3 AVB weder als überraschende Klausel gemäß § 305 c Abs. 1 BGB an, noch hält es diese Vorschrift für unwirksam gemäß § 307 Abs. 2 BGB.

Bei der Bestimmung handelt es sich weder um eine objektiv ungewöhnliche Klausel noch wohnt ihr ein Überrumpelungs- oder Übertölpelungseffekt inne.

§ 3 AVB ist mit »Versicherungsumfang« überschrieben und beschreibt die versicherten Ereignisse, wobei lediglich Schäden an Schraube und Welle gegen alle Gefahren versichert sind, im Übrigen aber bestimmte Gefahren verwirklicht sein müssen. Das ist weder ungewöhnlich noch überraschend.

c. Die Bestimmung stellt auch keine unangemessene Benachteiligung des Versicherungsnehmers im Sinne des § 307 Abs. 2 BGB dar.

Eine Unvereinbarkeit mit wesentlichen Grundgedanken einer gesetzlichen Regelung kommt nicht in Betracht, weil das Gesetz keine Regelung bereithält,

von der die beanstandete Klausel abweichen könnte (§ 307 Abs. 2 Nr. 1 BGB). Denn für die von der Beklagten angebotene Wassersport-Kaskoversicherung gibt es keinen gesetzlichen Rahmen. Die beanstandete Klausel schränkt auch nicht wesentlich, sich aus der Natur dieses Versicherungsverhältnisses ergebende Rechte und Pflichten so ein, dass die Erreichung des Vertragszwecks gefährdet wäre (§ 307 Abs. 2 Nr. 2 BGB). Eben so wenig verstößt sie gegen die Generalklausel des § 307 Abs. 1 BGB.

Leistungsbegrenzungen – als welche sich die Klausel darstellt – gefährden nicht schon von vornherein den Vertragszweck. Eine solche Gefährdung liegt nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs vielmehr erst dann vor, wenn mit der Begrenzung der Leistung der Vertrag ausgehöhlt werden kann und damit der Versicherungsvertrag in Bezug auf das zu versichernde Risiko zwecklos wird (vgl. BGH, VersR 1998, 175, 176). Dies ist bei der Klausel nicht der Fall, weil für Schäden an der Maschinenanlage in allen dort genannten Fällen Versicherungsschutz besteht.

Für die Beurteilung ist die Klausel – wie alle Allgemeinen Versicherungsbedingungen – so auszulegen, wie der durchschnittliche Versicherungsnehmer sie bei verständiger Würdigung, aufmerkamer Durchsicht und Berücksichtigung des erkennbaren Sinnzusammenhangs verstehen muss.

Auf der Homepage des Versicherungsvermittlers V – auf die sich der Kläger beruft – heißt es:

»(...) bedeutet, dass alle Gefahren versichert sind, die nicht ausdrücklich in (den) Spezialbedingungen ausgeschlossen sind. Das ist der große Vorteil gegenüber der Einzelgefahrdeckung, in der alle versicherten Risiken einzeln aufgeführt und definiert sind. Im Fall unserer echten Allgefahrdeckung gilt die sogenannte Umkehr der Beweislast, d. h. nicht der Versicherungsnehmer muss auf seine Kosten im Schadenfall beweisen, dass der Schaden unter die versicherten Gefahren fällt, sondern der Versicherer, dass der eingetretene Schadenfall nicht in der Allgefahrdeckung enthalten ist.«

Damit ist ohne weiteres verständlich klargestellt, dass eine wesentliche Einschränkung zu beachten ist, nämlich dass alle Gefahren versichert sind, die nicht ausdrücklich in (den) Spezialbedingungen ausgeschlossen sind.

Von den versicherten Ereignissen bei Schäden an der Maschinenanlage (§ 3 Nr. 1 a AVB) kommt nur ein Unfall in Betracht. Ein Unfall ist »ein unmittelbar von außen

her plötzlich mit mechanischer Gewalt einwirkendes Ereignis«.

Es kann dahinstehen, ob bei einem Schaden an der Maschinenanlage eines versicherten Wassersportfahrzeugs abweichend von der grundsätzlich versprochenen Allgefahrversicherung lediglich eine gegenstandsbezogene Einzelgefahrdeckung besteht (so OLG Hamburg, Urt. v. 09.11.1981 – 11 U 138/77 juris) oder eine sekundäre Risikobeschreibung vorliegt. Damit würde die Beklagte als Versicherer die Beweislast dafür tragen, dass der Schaden an der Maschinenanlage weder auf einem Unfall des Fahrzeugs noch auf den sonstigen in § 3 AVB aufgeführten Ursachen beruht (so: OLG Karlsruhe, Urteil vom 16. August 2011 – 12 U 84/11 -, juris).

Denn nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme steht fest, dass ein Betriebsschaden vorliegt, der auf einem länger andauernden Betrieb der Motoren mit defekten Zylinderkopfdichtungen zurückzuführen ist.

Ein Unfall in Form eines Wasserschlags ist nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme nicht nachgewiesen.

Als Wasserschlag werden verschiedene physikalische Erscheinungen bezeichnet, bei denen durch Wasser ein starker mechanischer Stoß erzeugt wird. Ursache ist die sehr geringe Komprimierbarkeit von Wasser, die etwa ein 20.000stel des Kompressionsmoduls von Luft beträgt. In den Zylindern von Kolbenmaschinen werden Gase mit dem Anfangsvolumen $V_{Hub} + V_{Rest}$ in ein erheblich kleineres Restvolumen V_{Rest} komprimiert. Befindet sich Wasser im Kolbenraum, wird das Restvolumen, das dem Gas am Schluss des Arbeitstaktes (oberer Totpunkt) zur Verfügung steht, verringert und kann sogar Null werden. Dadurch nimmt das Verdichtungsverhältnis am Ende des Kolbenhubes erheblich höhere Werte an und die wirkenden Kräfte vervielfachen sich. Das bedeutet immer eine starke Überbeanspruchung der Bauteile des Verdichtungsraums (Kolben, Zylinderkopf) sowie auch der Antriebssteile wie Kolbenstange und Pleuel. Im Fall eines Wasserschlags wäre ein Unfall im Sinne der Versicherungsbedingungen zu bejahen (OLG Hamm, Urteil vom 31. Mai 1989 – 20 U 328/88 13, juris).

Ein Unfall in Form eines Eindringens von Fremdkörpern in die Motoren ist ebenso wenig nachgewiesen.

Nach dem in jeder Hinsicht überzeugenden Sachverständigengutachten vom 22.03.20, dem Ergänzungsgutachten vom 22.07.20 und der mündlichen Erläute-

rung gemäß Protokoll vom 02.04.2019, auf welche jeweils in vollem Umfang Bezug genommen wird, wurde an den demontierten Motoren folgendes Schadensbild festgestellt:

Eingezogene Einlassventilteller an den Zylindereinheiten Nr. 6 beider Motoren, sogenannte Tulpenbildung. Hitzeeinflüsse auf den Kolbenböden der Zylindereinheit Nr. 6 beider Motoren Durchgebrannte Zylinderkopfdichtungen sowohl des Backbord- als auch des Steuerbordmotors zwischen den Zylindereinheiten 4 und 6 gemäß der Fotos 2 – 4 im Gutachten.

Deutlich sichtbare Einbrennungen bzw. Materialabtragungen auf den Stegoberflächen des backbordseitigen- und steuerbordseitigen Motorblocks zwischen den Zylindereinheiten 4 und 6, korrespondierend zu den Schäden an den Zylinderkopfdichtungen gemäß Foto 5 des Gutachtens.

Überlaufende Wasserspuren in der Zylindereinheit Nr. 6 am Steuerbordmotor gemäß Foto 6 des Gutachtens.

Bei diesem Schadensbild kann eine thermische Überhitzung der Motoren und eine daraus resultierende unzureichende Wärmeabfuhr aus folgenden Gründen nicht stattgefunden haben:

Alle 4 Zylinderkopfbänke der beiden Motoren sind zerlegt und mit dem Ergebnis abgedrückt worden, dass alle Zylinderkopfbänke mängelfrei sind, d.h. die Köpfe sind nicht gerissen und verlieren kein Wasser.

Die Ventilschäfte aller Ein- und Auslassventile beider Motoren saßen lose in den Ventilführungen und hatten nicht gefressen.

An den insgesamt 16 Zylindereinheiten der beiden Motoren wurden gemäß den Fotos 8–10 nicht einmal ansatzweise Kolbenreiber oder Kolbenfresser festgestellt.

Alle Kolbenringsätze der insgesamt 16 Zylindereinheiten waren schadensfrei und lose.

Die Grund- und Pleuellager beider Motoren zeigten gemäß der Fotos 11 und 12 ein einwandfreies Laufbild, sodass der Betrieb der Motoren mit einem relevanten Wasseranteil im Schmierölsystem ausgeschlossen werden kann.

Die Impellerpumpen der Motoren waren anlässlich des Ortstermins nicht mehr vorhanden, weil sie im Rahmen der Schadensbeseitigung wiederverwendet wurden. Sie waren nach Aussage der Bootservice E nicht trocken gelaufen.

Wenn die beiden Motoren zeitweilig mit einer über das zulässige Maß hinausgehenden Kühlwassertemperatur betrieben worden wären, wären gerissene Zylinder-

köpfe und mindestens Ansätze von Kolbenrißern an einigen Zylindereinheiten die zwangsläufige Folge gewesen, außerdem hätte man im Gehäuse der Impellerpumpen und an den Impellern selbst Trockenlaufspuren feststellen müssen.

Da nichts dergleichen auch nur ansatzweise festgestellt wurde, ist ein zeitweiliger Betrieb der beiden Motoren mit einer zu hohen Kühlwassertemperatur mit Sicherheit auszuschließen, d.h. mit anderen Worten ein Überhitzungsschaden hat eindeutig an keinem der beiden Motoren stattgefunden.

Ein Wasserschlag scheidet als Ursache aus, weil dieser zu einem schlagartigen Stillfallen der Motoren verbunden mit schweren mechanischen Schäden an der Laufbüchse, am Zylinderkopf, am Kolben und vor allen Dingen an der Pleuelstange der betreffenden Einheit führt. Daran fehlt es hier, so dass ein Wasserschlag als Ursache ausscheidet.

Auch ein Eindringen von Fremdkörpern in die Motoren war nicht feststellbar. Der Sachverständige kommt daher mit überzeugender Begründung zu dem Ergebnis, dass die beschriebenen Schäden an beiden Motoren nicht durch ein von außen einwirkendes Ereignis verursacht worden, sondern auf betriebsbedingte Einflüsse zurückzuführen sind.

Es ist davon auszugehen, dass zunächst die Zylinderkopfdichtungen durchgebrannt sind, was verschiedene Ursachen haben kann. Die massiven Einblendungen bzw. Materialabtragungen auf den Stegen zwischen den Brennräumen einzelner Zylinder sind typisch für einen länger andauernden Betrieb der Motoren mit defekten Zylinderkopfdichtungen.

Der Ventilteller eines Ventils ist im »gesunden« Zustand plan. Aufgrund von Störungen im Brennraum, z.B. infolge von Fehlzündungen oder durch den Betrieb mit defekten Zylinderkopfdichtungen treten stark erhöhte Druck- und Temperaturbelastungen im Verbrennungsprozess auf.

Der Ventilteller hält diesen unzulässig hohen Druckbelastungen und den unzulässig hohen thermischen Belastungen nicht stand und biegt sich zwangsläufig nach innen durch. Es kommt zur sogenannten Tulpenbildung oder im Endstadium zu Brüchen im Ventiltellerbereich.

Insofern befindet sich der Sachverständige in Übereinstimmung mit den Feststellungen des außergerichtlich tätigen Sachverständigen B, der in seinem Gutachten vom 24.09.2015 auf Seite 4 ausgeführt hat: »Was genau zu den vorhan-

denen Schäden geführt hat, kann nicht eindeutig festgestellt werden. In keinem Fall kann zum Beispiel Kühlwassermangel zu diesem Phänomen führen. Auch ein Wasserschlag (z. B. durch den Auspuff) führt nicht dazu, dass die Ventilteller eingezogen werden, sondern allenfalls dazu, dass die Ventilschäfte verbiegen. Auch Verbiegungen der Pleuel können dadurch entstehen. Nach Würdigung der Fakten stelle ich fest, dass die Ursache nicht auf ein plötzlich von außen einwirkendes Ereignis zurückzuführen ist, sondern in jedem Fall auf ein Ereignis, was in dem normalen Betrieb der Motoren zu sehen ist. Das ist allerdings nicht feststellbar gewesen.«

Ohne Erfolg macht der Kläger mit undatiertem am 03.05.2019 eingegangenen Schriftsatz erneut geltend, der Verschluss der Kühlöffnungen durch eine Plastiktüte o.ä. passiere bei der Binnenschiffahrt häufig und sei nicht ungewöhnlich. Als Folge darauf sei die notwendige Kühlung des Motors nicht mehr gewährleistet und es komme zu einer Überhitzung des Motors. Dabei verkennt der Kläger zunächst, dass der Verschluss der Kühlöffnungen durch eine Plastiktüte eben so wenig nachgewiesen worden ist wie eine Überhitzung des Motors. Lediglich eine Beschädigung der Zylinderkopfdichtung steht fest.

Selbst wenn – wie der Kläger weiter ausführt – bei einer Überhitzung eines Motors stets zuerst die Zylinderkopfdichtung durchbrennt, bevor es dann zu weiteren Schäden kommt, hilft das im vorliegenden Fall nicht weiter, weil eine Überhitzung des Motors gerade nicht feststeht.

Nach all dem ist der Eintritt eines Versicherungsfalls Unfall gemäß § 3 Nr. 1 a AVB zur Überzeugung des Gerichts nicht nachgewiesen.

Der Kläger hat demnach keinen Anspruch gemäß § 1 VVG iVm Versicherungsvertrag gegen die Beklagte zu 1) auf Zahlung von 15.245,00 € und gegen die Beklagte zu 2) auf Zahlung von 6.533,58 €.

Die Nebenforderungen (Zinsen) teilen das Schicksal der Hauptforderung. Wegen der außergerichtlichen Kosten wurde kein Antrag mehr gestellt.

Nach all dem war die Klage abzuweisen.

Die Kostenentscheidung beruht auf §§ 91 Abs. 1, 269 Abs. 3 ZPO. Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit folgt aus § 709 Satz 2 ZPO, diejenige über die Wertfestsetzung aus §§ 3, 4 ZPO.