

Klaus Dieter Hock

# Die Benzinklausel (Kraftfahrzeugklausel) in der Allgemeinen Haftpflichtversicherung

Eine systematische Darstellung anhand  
von Entscheidungen der Gerichte und  
der Paritätischen Kommission

**Kraftfahrzeugklausel**

**Benzinklausel**

**Kraftfahrtversicherung**

**Paritätische Kommission**

**Risikobeschreibung**

**Betriebshaftpflicht**

**Kraftfahrtversicherung**

**AHB-AKB**

Klaus Dieter Hock

**Die Benzinklausel  
(Kraftfahrzeugklausel)**

in der  
Allgemeinen Haftpflichtversicherung

Eine systematische Darstellung  
anhand von Entscheidungen der Gerichte  
und der Paritätischen Kommission



# **Die Benzinklausel (Kraftfahrzeugklausel)**

## **in der Allgemeinen Haftpflichtversicherung**

Eine systematische Darstellung  
anhand von Entscheidungen der Gerichte  
und der Paritätischen Kommission

Ass. jur. Klaus Dieter Hock

2. Auflage

## **Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek**

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation  
in der Deutschen Nationalbibliografie;  
detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über  
<http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

© 2009 Verlag Versicherungswirtschaft GmbH Karlsruhe

Das Werk einschließlich aller seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung, die nicht ausdrücklich vom Urhebergesetz zugelassen ist, bedarf der vorherigen Zustimmung des Verlags Versicherungswirtschaft GmbH, Karlsruhe. Jegliche unzulässige Nutzung des Werkes berechtigt den Verlag Versicherungswirtschaft GmbH zum Schadenersatz gegen den oder die jeweiligen Nutzer.

Bei jeder autorisierten Nutzung des Werkes ist die folgende Quellenangabe an branchenüblicher Stelle vorzunehmen:

© 2009 Verlag Versicherungswirtschaft GmbH Karlsruhe

Jegliche Nutzung ohne die Quellenangabe in der vorstehenden Form berechtigt den Verlag Versicherungswirtschaft GmbH zum Schadenersatz gegen den oder die jeweiligen Nutzer.

Leider ist es kaum vermeidbar, dass Buchinhalte aufgrund von Gesetzesänderungen in immer kürzer werdenden Abständen schon bald nach Drucklegung nicht mehr dem neuesten Stand entsprechen. Beachten Sie bitte daher stets den Aktualisierungsservice im Downloadbereich auf unserer Homepage [www.vvw.de](http://www.vvw.de). Dort halten wir für Sie wichtige und relevante Änderungen und Ergänzungen zum Download bereit.

Satz hgk:fotosatz Weingarten/Baden  
Druck printsystem GmbH Heimsheim

ISBN 978-3-89952-496-3

## Vorwort zur 2. Auflage

Seit der Erstaufgabe der Publikation zur „Benzinklausel“ sind viele neue Entscheidungen ergangen. Allein die Paritätische Kommission hat 21 weitere Entscheidungen veröffentlicht. Diese finden ebenso Eingang in diese Zusammenstellung wie die seit der Erstaufgabe veröffentlichten Gerichtsentscheidungen.

Ich habe weiterhin die in der ersten Auflage nur mit Leitsatz zitierten Entscheidungen nun größtenteils mit vollem, für die Abgrenzung relevantem, Wortlaut aufgenommen. Um die Benutzerfreundlichkeit weiter zu erhöhen, wird nun schon im Inhaltsverzeichnis darauf verwiesen, ob ein entschiedener Fall der Allgemeinen Haftpflicht oder der Kfz-Haftpflicht unterliegt.

Ich hoffe, dass sich auch die Neuauflage für die Leser als eine wertvolle Hilfe im Tagesgeschäft erweist.

Talheim, im April 2009

Klaus Dieter Hock



# Inhaltsverzeichnis

(AH) - Allgemeine Haftpflicht

(KH) - Kfz-Haftpflicht

PK - Paritätische Kommission

<b>Abkürzungsverzeichnis</b>	<b>XVII</b>
<b>Einleitung</b>	<b>1</b>
<b>Bedingungstexte</b>	<b>3</b>
<b>Abschleppen</b>	<b>7</b>
PK-Entscheidung Fall 60 (KH)	7
PK-Entscheidung Fall 112 (KH)	7
PK-Entscheidung Fall 175 (AH)	9
<b>Abstellen</b>	<b>12</b>
OLG Koblenz, Urteil v. 20. 1. 1984 (AH)	12
<b>Anhänger</b>	<b>14</b>
PK-Entscheidung Fall 58 (KH)	14
BGH Urteil v. 21. 3. 1961 (KH)	14
PK-Entscheidung Fall 75 (KH)	16
PK-Entscheidung Fall 83 (KH)	17
PK-Entscheidung Fall 84 (AH)	17
PK-Entscheidung Fall 89 (KH)	18
PK-Entscheidung Fall 92 (KH)	19
PK-Entscheidung Fall 95 (KH)	20
OLG Hamm, Urteil v. 15. 12. 1987 (KH)	21
OLG Hamm, Urteil v. 17. 1. 1990 (AH)	24
OLG Hamm, Urteil v. 30. 1. 1991 (KH)	25
PK-Entscheidung Fall 141 (AH)	26
LG Paderborn, Urteil v. 7. 2. 2001 (KH)	28

<b>Arbeitsmaschine</b>	<b>30</b>
BGH, Urteil v. 28. 11. 1979 (KH)	30
PK-Entscheidung Fall 121 (KH)	32
BGH, Urteil v. 26. 3. 1986 (AH)	34
LG Freiburg, Urteil v. 16. 2. 1995 (KH)	37
OLG Frankfurt, Urteil v. 5. 7. 1995 (KH)	38
PK-Entscheidung Fall 152 (KH)	41
PK-Entscheidung Fall 159 (AH)	44
PK-Entscheidung Fall 166 (AH, KH)	45
OLG Hamm, Urteil v. 12. 12. 2003 (KH)	48
PK-Entscheidung Fall 173 (AH, KH)	51
OLG Koblenz, Urteil v. 14. 3. 2008 (KH)	56
<b>Asphaltkocher</b>	<b>60</b>
PK-Entscheidung Fall 100 (AH)	60
<b>Auffüllen</b>	<b>61</b>
Nicht veröffentlichte PK-Entscheidung Fall 2 (AH)	61
<b>Aufpumpen</b>	<b>62</b>
Nicht veröffentlichte PK-Entscheidung Fall 30 (AH)	62
<b>Aussteigen</b>	<b>63</b>
Nicht veröffentlichte PK-Entscheidung Fall 41 und 48 (AH)	63
BGH, Urteil v. 10. 7. 1980 (AH)	63
LG Itzehoe, Urteil v. 10. 11. 1981 (KH)	66
AG Lingen, Urteil v. 24. 4. 1990 (KH)	67
AG Frankfurt, Urteil v. 5. 9. 2001 (KH)	67
<b>Autobatterie</b>	<b>70</b>
PK-Entscheidung Fall 130 (AH)	70
<b>Befördern</b>	<b>72</b>
PK-Entscheidung Fall 55 (KH)	72
PK-Entscheidung Fall 153 (KH)	72

<b>Behinderung</b>	<b>75</b>
Nicht veröffentlichte PK-Entscheidung Fall 43 (KH)	75
<b>Beladen</b>	<b>76</b>
Nicht veröffentlichte PK-Entscheidung Fall 5 (KH)	76
Nicht veröffentlichte PK-Entscheidung Fall 7 (KH)	76
PK-Entscheidung Fall 74 (AH)	76
PK-Entscheidung Fall 103 (AH)	77
BGH, Urteil v. 23. 2. 1977 (AH)	78
PK-Entscheidung Fall 128 (KH)	80
OLG München, Urteil v. 2. 10. 1990 (KH)	81
LG Köln, Urteil v. 30. 11. 1994 (KH)	82
OLG Hamm, Urteil v. 27. 10. 1995 (KH)	83
PK-Entscheidung Fall 168 (KH)	84
PK-Entscheidung Fall 169 (KH)	86
<b>Betanken</b>	<b>89</b>
Nicht veröffentlichte PK-Entscheidung Fall 14 (KH)	89
Nicht veröffentlichte PK-Entscheidung Fall 24 (KH)	89
PK-Entscheidung Fall 125 (AH)	89
PK-Entscheidung Fall 143 (AH)	92
PK-Entscheidung Fall 171 (KH)	94
LG Duisburg, Urteil v. 5. 7. 2006 (KH)	96
<b>Eigentümer</b>	<b>99</b>
BGH, Urteil v. 27. 6. 1984 (AH)	99
<b>Einkaufswagen</b>	<b>102</b>
LG Aachen, Urteil v. 30. 3. 1990 (KH)	102
AG Bamberg, Urteil v. 25. 10. 1990 (KH)	103
AG Bad Homburg, Urteil v. 21. 1. 1992 (AH)	104
AG Lünen, Urteil v. 28. 6. 1993 (AH)	105
LG Limburg, Urteil v. 21. 7. 1993 (AH)	106
LG Marburg, Urteil v. 6. 10. 1993 (AH)	108
LG Kassel, Urteil v. 16. 1. 2003 (AH)	109
AG Heilbronn, Urteil v. 23. 4. 2003, nicht veröffentlicht (AH)	112
AG Frankfurt, Urteil v. 5. 9. 2003 (KH)	114

<b>Einsteigen</b>	<b>115</b>
PK-Entscheidung Fall 78 (AH)	115
PK-Entscheidung Fall 79 (KH)	116
BGH, Urteil v. 9. 12. 1981 (AH)	116
<b>Entladen</b>	<b>120</b>
Nicht veröffentlichte PK-Entscheidung Fall 3 (AH)	120
Nicht veröffentlichte PK-Entscheidung Fall 12 (KH)	120
Nicht veröffentlichte PK-Entscheidung Fall 27 (KH)	120
Nicht veröffentlichte PK-Entscheidung Fall 35 (KH)	120
PK-Entscheidung Fall 57 (AH)	120
PK-Entscheidung Fall 59 (AH)	121
PK-Entscheidung Fall 61 (AH)	122
PK-Entscheidung Fall 106 (AH)	122
PK-Entscheidung Fall 108 (KH)	123
OLG Saarbrücken, Urteil v. 28. 6. 1988 (KH)	124
PK-Entscheidung Fall 133 (AH)	126
AG München, Urteil v. 5. 7. 1989 (KH)	128
BGH, Urteil v. 19. 9. 1989 (KH)	128
OLG Hamm, Urteil v. 2. 11. 1990 (AH)	130
LG Köln, Urteil v. 31. 3. 1993 (KH)	132
OLG Köln, Urteil v. 13. 9. 1994 (AH)	133
PK-Entscheidung Fall 146 (AH)	135
PK-Entscheidung Fall 157 (AH)	136
PK-Entscheidung Fall 163 (AH)	138
OLG Saarbrücken, Urteil v. 1. 6. 2005 (KH)	140
PK-Entscheidung Fall 182 (KH)	141
<b>Fahrer</b>	<b>144</b>
Nicht veröffentlichte PK-Entscheidung Fall 34 (KH)	144
PK-Entscheidung Fall 101 (KH)	144
PK-Entscheidung Fall 126 (KH)	145
OLG Hamm, Urteil v. 27. 11. 1987 (KH)	147
LG Köln, Urteil v. 8. 11. 1989 (KH)	149
PK-Entscheidung Fall 136 (AH)	150
LG Dortmund, Urteil v. 30. 1. 1991 (AH)	153
BGH, Urteil v. 16. 10. 1991 (KH)	155
LG Stuttgart, Urteil v. 29. 10. 1993, nicht veröffentlicht (AH)	157
PK-Entscheidung Fall 140 (KH)	159
PK-Entscheidung Fall 144 (AH)	162

PK-Entscheidung Fall 155 (KH)	164
OLG Hamm, Urteil v. 16. 8. 1999 (KH)	165
OLG Saarbrücken, Urteil v. 15. 9. 1999 (AH)	168
LG Hildesheim, Urteil v. 21. 12. 1999 (AH)	170
OLG Saarbrücken, Beschluss v. 24. 7. 2001 (AH)	174
OLG Celle, Beschluss v. 3. 3. 2005 (AH)	177
PK-Entscheidung Fall 177 (AH)	180
BGH, Urteil v. 13. 12. 2006 (AH)	182
LG Kaiserslautern, Urteil v. 14. 10. 2008, nicht veröffentlicht (AH)	185
<b>Fahrzeugschlüssel</b>	<b>187</b>
PK-Entscheidung Fall 113 (AH)	187
<b>Gabelstapler</b>	<b>189</b>
OLG Düsseldorf, Urteil v. 25. 8. 1981 (KH)	189
OLG Hamm, Urteil v. 27. 4. 1983 (KH)	190
OLG Düsseldorf, Urteil v. 25. 6. 1985 (KH)	194
BGH, Urteil v. 5. 7. 1995 (AH)	194
OLG Köln, Urteil v. 9. 3. 1999 (KH)	198
PK-Entscheidung Fall 160 (KH)	205
<b>Garage</b>	<b>208</b>
PK-Entscheidung Fall 102 (KH)	208
LG Hannover, Urteil v. 17. 1. 1985 (KH)	209
<b>Go-Kart</b>	<b>212</b>
OLG Köln, Urteil v. 19. 9. 1991 (AH)	212
<b>Hindernis</b>	<b>214</b>
PK-Entscheidung Fall 98 (KH)	214
PK-Entscheidung Fall 116 (KH)	215
PK-Entscheidung Fall 118 (KH)	216
AG Frankfurt, Urteil v. 26. 7. 1983 (KH)	219
LG Konstanz, Urteil v. 25. 4. 1986 (KH)	220
AG Köln, Urteil v. 9. 10. 1992 (AH)	221
AG Braunschweig, Urteil v. 12. 1. 1993 (KH)	223
AG Laufen, Urteil v. 9. 2. 1995 (KH)	223
AG Dortmund, Urteil v. 12. 1. 1996 (KH)	224
LG Hamburg, Urteil v. 9. 12. 1997 (KH)	224
LG Düsseldorf, Urteil v. 15. 12. 1999 (KH)	225
LG Köln, Urteil v. 29. 3. 2007, nicht veröffentlicht (KH)	227

<b>Kinder</b>	<b>231</b>
Nicht veröffentlichte PK-Entscheidung Fall 41 (AH)	231
PK-Entscheidung Fall 129 (KH)	231
<b>Kraftquelle</b>	<b>234</b>
Nicht veröffentlichte PK-Entscheidung Fall 11 (KH)	234
Nicht veröffentlichte PK-Entscheidung Fall 47 (AH)	234
PK-Entscheidung Fall 63 (AH)	234
PK-Entscheidung Fall 64 (KH)	235
PK-Entscheidung Fall 68 (AH)	236
PK-Entscheidung Fall 71 (KH)	237
PK-Entscheidung Fall 81 (KH)	237
PK-Entscheidung Fall 82 (AH)	238
PK-Entscheidung Fall 110 (KH)	239
PK-Entscheidung Fall 154 (AH)	240
<b>Kraftstoff</b>	<b>243</b>
PK-Entscheidung Fall 123 (AH)	243
OLG Karlsruhe, Urteil v. 8. 11. 2001 (AH)	245
<b>Lackierarbeiten</b>	<b>246</b>
PK-Entscheidung Fall 107 (AH)	246
LG Köln, Urteil v. 1. 2. 1983 (AH)	247
AG Dinslaken, Urteil v. 16. 1. 1985 (KH)	247
<b>Ladung</b>	<b>249</b>
PK-Entscheidung Fall 69 (KH)	249
PK-Entscheidung Fall 76 (AH)	250
PK-Entscheidung Fall 114 (AH)	251
PK-Entscheidung Fall 162 (KH)	252
<b>Lautsprecheranlage</b>	<b>255</b>
Nicht veröffentlichte PK-Entscheidung Fall 29 (AH)	255
<b>Miststreuer</b>	<b>256</b>
PK-Entscheidung Fall 72 (KH)	256

<b>Motorrad</b>	<b>257</b>
OLG Saarbrücken, Urteil v. 20. 3. 1991 (AH)	257
LG Freiburg, Urteil v. 9. 11. 1995 (KH)	260
<b>Müllabfuhr</b>	<b>262</b>
PK-Entscheidung Fall 119 (AH)	262
PK-Entscheidung Fall 158 (AH)	264
<b>Ölschaden</b>	<b>267</b>
Nicht veröffentlichte PK-Entscheidung Fall 46 (KH)	267
PK-Entscheidung Fall 51 (AH, KH)	267
PK-Entscheidung Fall 52 (KH)	268
PK-Entscheidung Fall 65 (KH)	269
PK-Entscheidung Fall 73 (KH)	270
PK-Entscheidung Fall 86 (KH)	271
PK-Entscheidung Fall 91 (KH)	272
PK-Entscheidung Fall 93 (KH)	273
PK-Entscheidung Fall 99 (KH)	274
BGH, Urteil v. 26. 6. 1979 (KH)	274
OLG Köln, Urteil v. 2. 3. 1989 (KH)	285
VG Hannover, Urteil v. 24. 11. 1992 (KH)	286
OLG Köln, Urteil v. 10. 2. 1993 (KH)	289
PK-Entscheidung Fall 142 (KH)	292
<b>Ölwechsel</b>	<b>294</b>
LG Augsburg, Urteil v. 27. 4. 1990 (AH)	294
<b>Parkpalette</b>	<b>295</b>
LG Wiesbaden, Urteil v. 29. 10. 1990 (KH)	295
AG Bad Homburg, Urteil v. 14. 8. 1997 (AH)	296
<b>Pflanzenschutzmittel</b>	<b>298</b>
PK-Entscheidung Fall 120 (KH)	298
BGH, Urteil v. 27. 10. 1993, (AH)	301
PK-Entscheidung Fall 147 (AH)	304
<b>Plane</b>	<b>306</b>
Nicht veröffentlichte PK-Entscheidung Fall 36 (KH)	306
PK-Entscheidung Fall 145 (KH)	306

<b>Rasenmäher</b>	<b>308</b>
OLG Köln, Urteil v. 17. 9. 1992 (AH)	308
AG Hamburg, Urteil v. 2. 2. 1999 (AH)	310
AG St. Wendel, Urteil v. 29. 2. 2000 (AH)	312
<b>Reinigung</b>	<b>313</b>
PK-Entscheidung Fall 56 (KH)	313
PK-Entscheidung Fall 80 (KH)	313
PK-Entscheidung Fall 104 (AH)	314
PK-Entscheidung Fall 134 (AH)	315
<b>Reparatur</b>	<b>319</b>
Nicht veröffentlichte PK-Entscheidung Fall 16 (KH)	319
PK-Entscheidung Fall 111 (KH)	319
PK-Entscheidung Fall 122 (KH)	320
LG Augsburg, Urteil v. 8. 3. 1985 (AH)	321
AG Koblenz, Urteil v. 10. 3. 1989 (KH)	323
LG Karlsruhe, Urteil v. 9. 2. 1990 (AH)	324
OLG Schleswig, Urteil v. 19. 11. 1992 (KH)	324
OLG Hamm, Urteil v. 27. 4. 1994 (AH)	329
OLG Düsseldorf, Urteil v. 27. 6. 2008 (weder AH noch KH)	331
<b>Schneepflug</b>	<b>336</b>
Nicht veröffentlichte PK-Entscheidung Fall 6 (KH)	336
<b>Schrottfahrzeug</b>	<b>337</b>
BGH, Urteil v. 16. 2. 1977 (KH)	337
LG Bielefeld, Urteil v. 18. 5. 1988 (AH)	342
BGH, Urteil v. 14. 12. 1988 (AH)	344
BGH, Urteil v. 21. 2. 1990 (KH)	346
<b>Schweißarbeiten</b>	<b>350</b>
PK-Entscheidung Fall 127 (KH)	350
OLG München, Urteil v. 5. 7. 1985 (KH)	352
PK-Entscheidung Fall 131 (AH)	353
OLG Braunschweig, Urteil v. 13. 11. 1987 (AH)	357
BGH, Urteil v. 26. 10. 1988 (KH)	357

OLG Hamm, Urteil v. 9. 12. 1988 (AH)	359
OLG Celle, Urteil v. 15. 3. 1989 (AH)	362
OLG Nürnberg, Urteil v. 2. 6. 1989 (AH)	365
LG Bochum, Urteil v. 10. 5. 1991 (AH)	370
OLG Hamm, Urteil v. 2. 10. 1992 (AH)	371
OLG Hamm, Urteil v. 12. 11. 1992 (KH)	374
OLG Oldenburg, Urteil v. 3. 11. 1993 (AH)	374
OLG Köln, Urteil v. 23. 12. 1993 (AH)	375
PK-Entscheidung Fall 151 (KH)	376
<b>Starthilfe</b>	<b>379</b>
PK-Entscheidung Fall 139 (KH)	379
<b>Straßenverunreinigung</b>	<b>382</b>
Nicht veröffentlichte PK-Entscheidung Fall 23 (KH)	382
Nicht veröffentlichte PK-Entscheidung Fall 31 (KH)	382
PK-Entscheidung Fall 50 (AH)	382
PK-Entscheidung Fall 87 (KH)	383
BGH, Urteil v. 13. 7. 1982 (KH)	384
<b>Tankkontrolle</b>	
siehe Betanken	
<b>Tiere</b>	<b>387</b>
PK-Entscheidung Fall 77 (AH)	387
BGH, Urteil v. 9. 2. 1988 (KH)	387
LG Aachen, Urteil v. 23. 5. 1990 (AH/KH)	390/393
OLG Köln, Urteil v. 7. 3. 1991 (AH/KH)	390/393
OLG Stuttgart, Urteil v. 20. 9. 1994 (KH)	390
PK-Entscheidung Fall 138 (AH)	395
PK-Entscheidung Fall 150 (AH)	398
PK-Entscheidung Fall 156 (AH)	400
PK-Entscheidung Fall 167 (KH)	402
PK-Entscheidung Fall 170 (AH)	404
PK-Entscheidung Fall 176 (AH)	406
PK-Entscheidung Fall 178 (AH)	408
OLG Karlsruhe, Urteil v. 7. 12. 2006 (AH)	410
PK-Entscheidung Fall 183 (AH)	413

<b>Verlust</b>	<b>416</b>
PK-Entscheidung Fall 94 (KH)	416
PK-Entscheidung Fall 148 (KH)	417
<b>Vermischungsschäden</b>	<b>419</b>
PK-Entscheidung Fall 88 (KH)	419
LG Köln, Urteil v. 19. 3. 1969 (AH)	420
BGH, Urteil v. 28. 5. 1969 (KH)	422
PK-Entscheidung Fall 115 (KH)	425
PK-Entscheidung Fall 124 (KH)	428
<b>Wagenwäsche</b>	<b>431</b>
Nicht veröffentlichte PK-Entscheidung Fall 44 (KH)	431
PK-Entscheidung Fall 70 (KH)	431
PK-Entscheidung Fall 85 (KH)	432
OLG Frankfurt, Urteil v. 7. 1. 1982 (KH)	433
LG Hamburg, Urteil v. 7. 11. 1986 (KH)	436
OLG Hamm, Urteil v. 29. 5. 1987 (AH)	437
<b>Waschanlage</b>	<b>438</b>
LG Kiel, Urteil v. 7. 6. 1984 (KH)	438
<b>Wegrollen</b>	<b>439</b>
OLG Düsseldorf, Urteil v. 7. 4. 1992, (AH)	439
<b>Wohnwagen</b>	<b>441</b>
OLG Karlsruhe, Urteil v. 6. 6. 1991 (KH)	441
PK-Entscheidung Fall 137 (AH)	443
OLG Hamm, Urteil v. 21. 9. 1998 (KH)	444
<b>Wurf aus Kfz</b>	<b>446</b>
LG Bayreuth, Urteil v. 13. 1. 1988 (KH)	446
<b>Zubehör</b>	<b>449</b>
PK-Entscheidung Fall 161 (KH)	449
PK-Entscheidung Fall 165 (KH)	451
<b>Zugmaschinen</b>	
siehe Anhänger	
<b>Fundstellen</b>	<b>455</b>

# Abkürzungsverzeichnis

AG	Amtsgericht
AGBG	Gesetz zur Regelung des Rechts der Allgemeinen Geschäftsbedingungen
AHB	Allgemeine Versicherungsbedingungen für die Haftpflichtversicherung
AKB	Allgemeine Bedingungen für die Kraftfahrtversicherung
ASt	Anspruchsteller
AusIPfIVG	Gesetz über die Haftpflichtversicherung für ausländische Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger
BB	Besondere Bedingungen
BBR	Besondere Bedingungen und Risikobeschreibungen
Bekl.	Beklagte/r
BG	Berufsgenossenschaft
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGH	Bundesgerichtshof
BGHZ	Entscheidungen des Bundesgerichtshof in Zivilsachen
BvR	Beschreibung des versicherten Risikos
GE	Geschäftsplanmäßige Erklärung
HaftpflG	Haftpflichtgesetz
HUK	Verband der Haftpflicht-, Unfall-, Auto- und Rechtsschutzversicherer e.V.
KfzPflIVV	Kraftfahrzeug-Pflichtversicherungsverordnung
Kl.	Kläger/in
LG	Landgericht
Lkw	Lastkraftwagen
LM	Lindemaier/Möhring, Nachschlagewerk des Bundesgerichtshofs
MDR	Monatsschrift für Deutsches Recht
NJW-RR	Neue Juristische Wochenschrift - Rechtssprechungs-Report
NTS	NATO-Truppenstatut
NVersZ	Neue Zeitschrift für Versicherung und Recht

NZV	Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht
OLG	Oberlandesgericht
OLGR	OLG-Report
PfIVersG	Pflichtversicherungsgesetz
Pkw	Personenkraftwagen
RBB	Risikobeschreibungen und Besondere Bedingungen
RG	Reichsgericht
RTA	Rahmenteilungsabkommen
RuS	Recht und Schaden (Zeitschrift)
RVO	Reichsversicherungsordnung
StVG	Straßenverkehrsgesetz
StVZO	Straßenverkehrs-Zulassungsordnung
TÜV	Technischer Überwachungsverein
VA	Veröffentlichungen des Bundesaufsichtsamts für das Versicherungswesen (neue Bezeichnung VerBAV)
VersR	Versicherungsrecht (Zeitschrift)
VG	Verwaltungsgericht
VN	Versicherungsnehmer
VVG	Versicherungsvertragsgesetz
WHG	Wasserhaushaltsgesetz
ZfS	Zeitschrift für Schadensrecht
ZPO	Zivilprozessordnung

# Einleitung

In der Allgemeinen Haftpflichtversicherung kommt es immer wieder zu Abgrenzungsschwierigkeiten über die Gewährung des Versicherungsschutzes, wenn an Schadenfällen Kraftfahrzeuge beteiligt sind. Diese resultieren daraus, dass zum einen in der Allgemeinen Haftpflichtversicherung durch die sog. Benzinklauseln (die Große und die Kleine Benzinklausel) Schäden durch den Gebrauch von Kraftfahrzeugen ausgeschlossen sind und zum anderen in der Kfz-Haftpflichtversicherung in § 10 AKB nur Schäden versichert sind, die durch den Gebrauch eines Kraftfahrzeugs entstehen. Es kann also im Einzelfall eine problematische Frage sein, ob es sich bei dem in Frage stehenden Fahrzeug überhaupt um ein Kraftfahrzeug handelt und bejahendenfalls, ob der Schaden durch den Gebrauch dieses Kraftfahrzeugs entstanden ist.

Der GDV (Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V.) hat mittlerweile eine Neufassung der Großen Benzinklausel vorgeschlagen. Diese ist unter den Bedingungen als „neue Fassung“ abgedruckt.

Um eventuelle Meinungsverschiedenheiten zwischen den beteiligten Versicherern zu klären, wurde eine Paritätische Kommission einberufen. Die beteiligten Versicherer akzeptieren seit mehr als 50 Jahren die Entscheidungen der Paritätischen Kommission. Die Entscheidungen werden den übrigen Versicherern mitgeteilt und dienen für diese als Entscheidungshilfe für ähnlich gelagerte Fälle.

Die Entscheidungen der Paritätischen Kommission Nr. 1-50 wurden nicht veröffentlicht, d. h., sie wurden nur den beteiligten Versicherern bekannt gegeben. Gleichwohl werden auch sie – soweit der Tenor bekannt ist – hier in der zeitlichen Reihenfolge zitiert.

Einige Streitfälle wurden der Paritätischen Kommission zwar vorgelegt, von dieser auch mit einer laufenden Nummer versehen, jedoch von den beteiligten Versicherern dann mit einem Vergleich erledigt, sodass eine Entscheidung der Paritätischen Kommission nicht mehr erfolgte. Daraus erklärt sich die Tatsache, dass die Entscheidungen ab der Nr. 51 nicht numerisch vollständig sind.

Die vorliegende Sammlung möchte unter verschiedenen Stichworten die zu der jeweiligen Problematik ergangenen Entscheidungen zusammenführen, die Entscheidungen der Rechtsprechung mit denen der Paritätischen Kommission. Wenn zu einem Stichwort mehrere Entscheidungen vorliegen, werden diese chronologisch aufgelistet, um so etwaige Änderungen der Ver-

kehr- und Rechtsanschauung nachvollziehbar zu machen. Von den unterinstanzlichen Gerichten waren teilweise nur die Leitsätze veröffentlicht. Diese werden zur Abrundung gleichwohl in der Sammlung zitiert. Trotzdem wird damit ein Anspruch auf Vollständigkeit nicht erhoben. Im Interesse der Überschaubarkeit wurden Tatbestand und Entscheidungsgründe auf die jeweils für die Abgrenzung relevanten Kriterien reduziert.

Der Leser wird bei der Lektüre der Entscheidungen zu den einzelnen Stichworten feststellen, dass die Rechtsprechung hierzu noch immer nicht einheitlich ist. Exemplarisch seien hierzu die Entscheidungen zu den Einkaufswagen genannt. Während man zunächst den Eindruck gewinnen könnte, die Gerichte hätten sich im Laufe der Zeit dazu entschieden, den Be- und Entladevorgang der Allgemeinen Haftpflichtversicherung zuzuordnen, kommt das AG Frankfurt in seinem Urteil v. 5. 9. 2003 wieder zu einem anderen Ergebnis. Diese Unklarheit der Rechtsprechung hat auf Seiten der Versicherer dazu geführt, dass mittlerweile die ersten Deckungskonzepte angeboten werden, die dieses Risiko ausdrücklich in der Privathaftpflichtversicherung mitversichern.

Solange für diese Fälle noch keine Entscheidung der Paritätischen Kommission vorliegt, kann man daher nur empfehlen, vor Erhebung einer Deckungsklage zur Privathaftpflichtversicherung zu prüfen, wie die Gerichte in dem jeweiligen Sprengel die Deckungsfrage beurteilen.

Der Verfasser möchte zudem auf folgende Punkte hinweisen:

Die Entscheidung des Bundesgerichtshofs vom 26. 6. 1979, VI ZR 122/78, VersR 1979, 956, wurde als grundlegende Entscheidung zu den sog. Überfüllungsschäden im vollen veröffentlichten Wortlaut übernommen.

Besonders erwähnenswert ist zudem die Entscheidung des BGH vom 21. 3. 1961, VI ZR 88/60, VersR 1961, 473 (Stichwort Anhänger), in der schon damals auf die ungewöhnliche Zunahme des Straßenverkehrs hingewiesen wurde.

Soweit in den Entscheidungen Fundstellen aus der Literatur zitiert werden, wurden diese nicht in den Abdruck aufgenommen, da sie sich in der Regel auf ältere Auflagen beziehen. Verweise auf die Rechtsprechung wurden hingegen, soweit sie in allgemein zugänglichen Fachzeitschriften veröffentlicht sind, aufgenommen.

Der Versicherer der Allgemeinen Haftpflichtversicherung wird als Versicherer H. bezeichnet, der Kfz-Haftpflichtversicherer als Versicherer K.

# Bedingungstexte

## *a. Kleine Benzinklausel*

### **4 Kleine Kraft-, Luft- und Wasserfahrzeugklausel**

4.1 Nicht versichert ist die Haftpflicht des Eigentümers, Besitzers, Halters oder Führers eines Kraft-, Luft- oder Wasserfahrzeugs wegen Schäden, die durch den Gebrauch des Fahrzeugs verursacht werden.

4.2 Versichert ist jedoch die Haftpflicht wegen Schäden, die verursacht werden durch den Gebrauch von

4.2.1 nicht zulassungs- und nicht versicherungspflichtigen Aufsitzrasenmähern, -schneeräumgeräten und -kehrmaschinen mit nicht mehr als 20 km/h Höchstgeschwindigkeit;

4.2.2 selbstfahrenden Kranken- und Rollstühlen mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit bis 6 km/h

(Für diese Kraftfahrzeuge gelten nicht die Ausschlüsse in § 1 Ziff. 2b und in § 2 Ziff. 3 c AHB.

Der Versicherer ist von der Verpflichtung zur Leistung frei, wenn der Fahrer eines Kraftfahrzeugs beim Eintritt des Versicherungsfalles auf öffentlichen Wegen und Plätzen nicht die vorgeschriebene behördliche Fahrerlaubnis hat.

Die Verpflichtung zur Leistung bleibt gegenüber dem Versicherungsnehmer bestehen, wenn dieser das Vorliegen der Fahrerlaubnis bei dem berechtigten Fahrer ohne Verschulden annehmen durfte oder wenn ein unberechtigter Fahrer das Fahrzeug geführt hat),

4.2.3 Flugmodellen, unbemannten Ballonen und Drachen, die weder durch Motoren noch durch Treibsätze angetrieben werden, deren Fluggewicht 5 kg nicht übersteigt und für die keine Versicherungspflicht besteht;

4.2.4 Windsurfgeräten und Wassersportfahrzeugen, ausgenommen eigene Segelboote und eigene oder fremde Wassersportfahrzeuge mit Motoren (auch Hilfs- oder Außenbordmotoren) oder Treibsätzen.

4.2.5 ferngelenkten Modellfahrzeugen.

## *b. Große Benzinklausel*

### **9 Risikobegrenzungen**

Nicht versichert ist die Haftpflicht

9.2 wegen Schäden, die der Versicherungsnehmer, ein Mitversicherter oder eine von ihnen bestellte oder beauftragte Person durch den Gebrauch eines Kraftfahrzeugs oder Kfz-Anhängers verursachen (s. Ziff. I 7.5);

wegen Schäden, die der Versicherungsnehmer, ein Mitversicherter oder eine von ihnen bestellte oder beauftragte Person durch den Gebrauch eines Wasserfahrzeuges verursachen, für die sie als Halter oder Besitzer eines Wasserfahrzeugs in Anspruch genommen werden;

besteht nach Absatz 1 und 2 für einen Versicherten (Versicherungsnehmer oder Mitversicherten) kein Versicherungsschutz, so gilt das auch für alle anderen Versicherten;

9.3 eine Tätigkeit der in Absatz 1 und 2 genannten Personen an einem Kraftfahrzeug, Kfz-Anhänger und Wasserfahrzeug ist kein Gebrauch im Sinne dieser Bestimmungen, wenn keine dieser Personen Halter oder Besitzer des Fahrzeugs ist und wenn das Fahrzeug hierbei nicht in Betrieb gesetzt wird.

### *Neue Fassung*

#### **7.4.3 Kraftfahrzeuge, Kfz-Anhänger und Wasserfahrzeuge**

7.4.3.1 Nicht versichert ist die Haftpflicht wegen Schäden, die der Versicherungsnehmer, ein Mitversicherter oder eine von ihnen bestellte oder beauftragte Person durch den Gebrauch eines Kraftfahrzeugs oder Kfz-Anhängers verursachen.

7.4.3.2 Nicht versichert ist die Haftpflicht wegen Schäden, die der Versicherungsnehmer, ein Mitversicherter oder eine von ihnen bestellte oder beauftragte Person durch den Gebrauch eines Wasserfahrzeugs verursachen oder für die sie als Halter oder Besitzer eines Wasserfahrzeugs in Anspruch genommen werden.

7.4.3.3 Besteht nach diesen Bestimmungen für einen Versicherten (Versicherungsnehmer oder Mitversicherten) kein Versicherungsschutz, so gilt das auch für alle anderen Versicherten.

7.4.3.4 Eine Tätigkeit der in Ziff. 7.4.3.1 und 7.4.3.2 genannten Personen an einem Kraftfahrzeug, Kfz-Anhänger und Wasserfahrzeug ist kein Gebrauch im Sinne dieser Bestimmung, wenn keine dieser Personen Halter oder Besitzer des Fahrzeugs ist und wenn das Fahrzeug hierbei nicht in Betrieb gesetzt wird.

#### **7.4.4 Luft-/Raumfahrzeuge**

- 7.4.4.1 Nicht versichert ist die Haftpflicht wegen Schäden, die der Versicherungsnehmer, ein Mitversicherter oder eine von ihnen bestellte oder beauftragte Person durch den Gebrauch eines Luft- oder Raumfahrzeugs verursachen oder für die sie als Halter oder Besitzer eines Luft- oder Raumfahrzeugs in Anspruch genommen werden.
- 7.4.4.2 Besteht nach diesen Bestimmungen für einen Versicherten (Versicherungsnehmer oder Mitversicherten) kein Versicherungsschutz, so gilt das auch für alle anderen Versicherten.
- 7.4.4.3 Nicht versichert ist die Haftpflicht aus
- der Planung oder Konstruktion, Herstellung oder Lieferung von Luft- oder Raumfahrzeugen oder Teilen von Luft- oder Raumfahrzeugen, soweit die Teile ersichtlich für den Bau von Luft- oder Raumfahrzeugen oder den Einbau in Luft- oder Raumfahrzeugen bestimmt waren,
  - Tätigkeiten (z. B. Montage, Wartung, Inspektion, Überholung, Reparatur, Beförderung) an Luft- oder Raumfahrzeugen oder deren Teilen, und zwar wegen Schäden an Luft- oder Raumfahrzeugen, der mit diesen beförderten Sachen, der Insassen sowie wegen sonstiger Schäden durch Luft- oder Raumfahrzeuge.

*c. § 10 AKB*

#### **§ 10 Umfang der Versicherung**

- (1) Die Versicherung umfasst die Befriedigung begründeter und die Abwehr unbegründeter Schadenersatzansprüche, die aufgrund gesetzlicher Haftpflichtbestimmungen privatrechtlichen Inhalts gegen den Versicherungsnehmer oder mitversicherte Personen erhoben werden, wenn durch den Gebrauch des im Vertrag bezeichneten Fahrzeugs
- a) Personen verletzt oder getötet werden,
  - b) Sachen beschädigt oder zerstört werden oder abhanden kommen,
  - c) Vermögensschäden herbeigeführt werden, die weder mit einem Personen- noch mit einem Sachschaden mittelbar oder unmittelbar zusammenhängen.
- (2) Mitversicherte Personen sind:
- a) der Halter,
  - b) der Eigentümer,
  - c) der Fahrer,

- d) Beifahrer, d. h. Personen, die im Rahmen ihres Arbeitsverhältnisses zum Versicherungsnehmer oder Halter den berechtigten Fahrer zu seiner Ablösung oder zur Vornahme von Lade- und Hilfsarbeiten nicht nur gelegentlich begleiten,
- e) Omnibusschaffner, soweit sie im Rahmen ihres Arbeitsverhältnisses zum Versicherungsnehmer oder Halter tätig werden,
- f) Arbeitgeber oder öffentlicher Dienstherr des Versicherungsnehmers, wenn das versicherte Fahrzeug mit Zustimmung des Versicherungsnehmers für dienstliche Zwecke gebraucht wird.

#### *d. Geschäftsplanmäßige Erklärung*

Zur Handhabung der Großen Benzinklausel haben die Versicherer die folgende geschäftsplanmäßige Erklärung abgegeben:

„Deckungslücken, die durch die Anwendung der Großen Kraftfahrzeugklausel in der Haftpflichtversicherung und durch die Begrenzung des Personenkreises in § 10 AKB entstehen, sollen durch die folgende Regelung geschlossen werden:

Als Betriebs-Haftpflichtversicherer werden wir uns nicht auf die Klausel berufen, wenn der Schaden bei dem Gebrauch des Kraftfahrzeugs oder Kfz-Anhängers überwiegend durch eine betriebliche Tätigkeit verursacht wurde.

Als Kfz-Haftpflichtversicherer werden wir nicht geltend machen, dass der Schädiger nicht zu den in § 10 AKB genannten versicherten Personen gehört, wenn der Schaden überwiegend durch den Gebrauch des Fahrzeugs verursacht wurde.

Diese geschäftsplanmäßige Erklärung findet keine Anwendung, wenn wir aus anderen als in der Einleitung genannten Gründen keine Deckung zu gewähren haben.“

# Abschleppen

## Fall: Kfz-Haftpflicht

### *Tatbestand*

Ein Lkw hatte einen selbstfahrenden, auf öffentlichen Straßen nicht zugelassenen, beim Betriebs-Haftpflichtversicherer B. versicherten Bagger von einer Baustelle zu einer anderen Baustelle abgeschleppt. Auf diesem Weg wurde, offenbar durch ein Verschulden des Baggerführers, ein am Straßenrand stehender Pkw beschädigt.

### *Gründe*

Der Unfall hat sich beim Gebrauch des Lastkraftwagens ereignet, sodass sich der Kraftfahrtversicherer mit diesem Schadenfall zu befassen hat. Eine Leistungspflicht des Betriebs-Haftpflichtversicherers ist deshalb nicht gegeben, weil Schäden, die bei der Benutzung eines Kraftwagens entstehen, nicht gedeckt sind.

Eine versicherungstechnisch relevante Gefahrerhöhung liegt auch nicht vor. Wäre die Absicht, den Bagger durch den Lkw abzuschleppen zu lassen, vorher angezeigt worden, so hätte hierfür eine Zuschlagsprämie nicht gefordert werden können und Versicherungsschutz hätte gewährt werden müssen.

(Entscheidung der Paritätischen Kommission Fall 60)

## Fall: Kfz-Haftpflicht

### *Tatbestand*

Der Versicherer K. war am Unfalltag Kraftfahrtversicherer des Pkw der Firma C. Mitinhaber und zugleich Geschäftsführer dieser Firma waren die Eheleute F. Herr F. war am Unfalltag bei dem Versicherer H. haftpflichtversichert.

Am Schadentag hatte Frau F. den Pkw gelenkt, war von der Straße abgekommen und dabei mit dem Pkw in den Straßengraben geraten. Mit dem Bergen und Abschleppen des Fahrzeugs wurde der Geschädigte beauftragt. Während sich der Geschädigte auf der Grabensohle bemühte, ein Abschleppseil an der Vorderachse des havarierten Fahrzeugs anzubringen, stand Herr F. am oberen Rand des Straßengrabens. Seine schon vorher angebotene Hilfe hatte der Geschädigte ausgeschlagen. Der angetrunkene Herr F. beschränkte sich darauf, von seinem Standort aus dem Geschädigten unaufge-

fordert Ratschläge zur Anbringung des Abschleppseils zu erteilen. Aus Unachtsamkeit geriet Herr F ins Rutschen, stürzte die Grabenböschung hinab auf den Geschädigten und verletzte diesen.

### *Gründe*

Der für die Verletzung des Geschädigten verantwortliche Herr F gehört zu dem durch die Kfz-Haftpflichtversicherung versicherten Personenkreis. Als Mitinhaber und Geschäftsführer der Fa. C. ist er – mangels ersichtlicher interner anderer Geschäftsverteilung – selbstständig und neben seiner Frau als Halter des verunfallten Fahrzeugs verantwortlich, einerlei ob es sich bei der Fa. C. um eine Gesellschaft des bürgerlichen Rechts oder des Handelsrechts handelt.

Der Unfall ist auch durch den Gebrauch des Kraftfahrzeugs entstanden. „Durch den Gebrauch“ ist nach allgemein anerkannter Auffassung im Sinne eines inneren Zusammenhanges und einer adäquaten Kausalität zu verstehen. Das den Schaden verursachende Handeln der versicherten Person muss demnach in einem inneren Zusammenhang unmittelbar auf den Gebrauch des Kraftfahrzeugs gerichtet sein, sich also nicht nur – wie z. B. beim Rauchen einer Zigarette in einer Tankstelle – gelegentlich des Gebrauchs ergeben und weiterhin als adäquat nach allgemeiner Lebenserfahrung dem Gebrauch zugerechnet werden können, d. h., es darf bezogen auf den Gebrauch nicht außerhalb jeder Wahrscheinlichkeit liegen.

Der danach erforderliche Zusammenhang der schadenstiftenden Handlung mit dem Gebrauch des Kraftfahrzeugs ist hier zu bejahen. Es entspricht einer natürlichen und der Situation adäquaten Reaktion des Kfz-Halters, dass er sich selbst um die Bergung seines verunfallten Fahrzeugs kümmert. Wenn F hier auch nicht persönlich eingreifen konnte, weil sich der Geschädigte jede tätige Mithilfe verboten hatte, so lag es doch nahe, dass er in der Sorge um sein Fahrzeug glaubte, wenigstens dabeistehen, die Bergung zu beobachten und sich mit Ratschlägen einmischen zu sollen. So ist es auch in der Literatur und Rechtsprechung anerkannt, dass das Herumgehen oder Herumstehen des Kraftfahrers um das auf der Fahrbahn liegende oder am Rande stehende Kraftfahrzeug zum Zwecke von Reparaturarbeiten vom Kfz-Haftpflichtversicherungsschutz umfasst wird. Wäre F selbst mit zupackend ausgerutscht und hätte er dabei den Geschädigten verletzt, wäre der innere Zusammenhang mit dem Fahrzeuggebrauch offenkundig gewesen. Daran kann sich aber nicht dadurch etwas ändern, dass sich die von F geleistete Mithilfe bei der Bergung wegen des Vetos des Geschädigten auf verbale Tätigkeit beschränken musste.

Es liegt nach allgemeiner Lebenserfahrung auch nicht außerhalb jeder Wahrscheinlichkeit und entspricht demnach einem dem Gebrauch adäquaten Verhalten, wenn sich der Kfz-Halter bei seinen Bemühungen um die Ber-

gung seines Fahrzeugs auch einmal in eine nicht ungefährliche Position – wie hier am Grabenrand – begibt und dann dabei, weil seine Aufmerksamkeit auf das Bergungsgeschehen konzentriert ist, durch Unaufmerksamkeit einen Schaden verursacht.

Es beseitigt weder den inneren Zusammenhang des Verhaltens von F. noch dessen adäquate Zurechnung zum Fahrzeuggebrauch, dass der Geschädigte sich jede tätige Mithilfe verbeten hatte und F. möglicherweise etwas unter Alkoholeinfluss stand. Wegen des Vetos von F. ist nicht das natürliche Bestreben und das Recht des F. als Halter zu verneinen, sich auch selbst intensiv um die Bergung zu kümmern und sich mit Fragen, Ratschlägen und eventuellen Anweisungen einzuschalten. Auch ist weder behauptet noch ersichtlich, dass F. ausschließlich infolge starker Trunkenheit vom Grabenrand gestürzt ist.

(Entscheidung der Paritätischen Kommission Fall 112)

### **Fall: Allgemeine Haftpflicht**

#### *Tatbestand*

Der gemeinsame Versicherungsnehmer hat bei dem Versicherer H. eine Betriebs-Haftpflichtversicherung für seinen landwirtschaftlichen Betrieb und bei dem Versicherer K. eine Kfz-Haftpflichtversicherung für seinen Schlepper abgeschlossen.

Im Frühjahr 2004 fuhr sich der Schlepper des Versicherungsnehmers auf einem Feld fest. Das Fahrzeug wurde daraufhin mittels eines weiteren Schleppers geborgen. Beim anschließenden Abkuppeln des Verbindungsseils fiel ein Bolzen aus der Zugöse des geborgenen Schleppers auf die Erde. Der Verlust des Bolzens wurde erst sehr viel später bemerkt. Bei Dreschbeginn am 9. 8. 2004 war dem Versicherungsnehmer dieses Ereignis nicht mehr gegenwärtig. Während eines Dreschvorgangs verursachte die Aufnahme eines Gegenstandes vom Boden des Feldes einen Schaden an der Dreschtrommel des Schleppers des Anspruchstellers. Nach Auffassung des Versicherungsnehmers kann es sich bei diesem Gegenstand nur um den verlorenen Bolzen gehandelt haben.

Der Versicherer H. ist der Meinung, dass der Schaden durch den Gebrauch des versicherten Schleppers verursacht worden ist und demzufolge in den Deckungsbereich der Kfz-Haftpflichtversicherung fällt. Zur Begründung seiner Rechtsauffassung beruft er sich auf die aus seiner Sicht vergleichbare Entscheidung der Paritätischen Kommission zu Fall 162. In dem zugrunde liegenden Streitfall waren Eisenstangen von einer landwirtschaftlichen Zugmaschine bei vier Rückfahrten zum Hof auf ein Feld gefallen und 14 Tage später von einem Mähdrescher aufgenommen worden. Der Umstand, dass

im vorliegenden Fall zwischen dem schadenauslösenden Ereignis und dem Eintritt des Schadens am Mähdrescher ein längerer Zeitraum verstrichen ist, führe nicht zu einer anderen Beurteilung der Rechtslage.

Der Versicherer K. ist der Auffassung, dass es im vorliegenden Schadenfall an dem erforderlichen zeitlichen Zusammenhang zwischen dem Gebrauch des versicherten Schleppers und dem eingetretenen Schaden fehlt. Des Weiteren wendet er ein, dass der Haftpflichtversicherer nicht nachgewiesen habe, dass der verloren gegangene Bolzen den Schaden verursacht hat. Als Schadenursache käme nach der allgemeinen Lebenserfahrung auch ein auf dem Feld liegender anderer Gegenstand wie beispielsweise ein Stein in Betracht.

### *Gründe*

Der Versicherer H. hat sich mit dem Schadenfall zu befassen, da ihm nicht der Nachweis gelungen ist, dass der Schaden an der Dreschtrommel durch den Gebrauch des versicherten Schleppers verursacht worden ist.

Beruft sich der Haftpflichtversicherer auf die Kfz-Ausschlussklausel, ist er beweispflichtig dafür, dass die Voraussetzungen für deren Anwendung erfüllt sind. Dies bedeutet, dass er nachzuweisen hat, dass der eingetretene Schaden auf den Gebrauch eines Kraftfahrzeugs zurückzuführen ist. Nach Auffassung der Kommission ist dieser Nachweis hier – anders als im Fall 162 – nicht geführt worden. Der Haftpflichtversicherer hat diesbezüglich lediglich auf die Aussagen des Versicherungsnehmers verwiesen. Der Versicherungsnehmer jedoch hat seine Annahme, dass eine andere Ursache für den Schaden als der verlorene Bolzen nicht in Betracht kommt, weder in der Schadenanzeige noch im Verlauf des weiteren Schriftwechsels mit den beteiligten Versicherern mit einer überzeugenden Begründung untermauert. Sein Hinweis darauf, dass es sich bei dem Feld um eine „nahezu“ steinfreie Fläche handelt und die Schadenstelle weitab des Feldweges fast mitten in der Ackerfläche liegt, reicht nach Auffassung der Kommission allein nicht aus, um die aus den nachfolgenden Gründen bestehenden Zweifel an der Schadenursächlichkeit des Bolzens auszuräumen:

Bei dem behaupteten Sachverhalt handelt es sich nicht um einen typischen Geschehensablauf. Der Kraftfahrtversicherer verweist zu Recht darauf, dass nach der allgemeinen Lebenserfahrung als alternative Schadenursache auch andere Fremdkörper wie beispielsweise Steine in Betracht kommen, die sich auf dem Feld im Laufe der Monate hochgearbeitet haben. Entsprechende Zweifel an der Schadenursächlichkeit des Bolzens werden durch den Umstand verstärkt, dass dessen Verlust erst „sehr viel später“ nach dem Bergen des Schleppers bemerkt wurde. Es ist folglich nicht einmal sicher, dass der Bolzen im Feld verloren gegangen ist. D. h., der Bolzen könnte sich auf der Fahrt zum Hof auch außerhalb des Feldes von der Zugöse gelöst

haben. Der Versicherungsnehmer bestätigt dies in seiner Schadenanzeige, wonach er den Drescherfahrer über einen (nur) „eventuell“ im Feld liegenden Bolzen nicht informiert hat. Hinzu kommt, dass der Bolzen auch nach Eintritt des Schadenereignisses weder in noch im Umfeld der beschädigten Dreschtrommel gefunden wurde. Da sich die Kommission angesichts dieser Umstände im Ergebnis weder von der Schadenursächlichkeit des Bolzens noch von anderen Schadenursachen überzeugen konnte, hatte die Beweislast über die Frage zu entscheiden, ob die Kfz-Klausel hier zur Anwendung kommt.

(Entscheidung der Paritätischen Kommission Fall 175)

# Abstellen

## Fall: Allgemeine Haftpflicht

### *Leitsatz*

1. Unter „Gebrauch“ des versicherten Kraftfahrzeugs i. S. v. § 10 AKB sind nur Handlungen zu verstehen, die zumindest mittelbar mit dem typischen Nutzungszweck des Fahrzeugs zusammenhängen.
2. Schädigende Auswirkungen eines Brandes, der in einem nur zu Verkaufszwecken auf dem Betriebsgelände des Geschädigten abgestellten Wohnwagen entstanden ist, werden durch die Kfz-Haftpflichtversicherung nicht gedeckt.

### *Sachverhalt*

Der Versicherungsnehmer der Haftpflichtversicherung K. hatte seinen Wohnwagen auf dem Betriebsgelände des Geschädigten zu Verkaufszwecken abgestellt. Ein von diesem Wohnwagen ausgehendes Feuer griff auf einen Bürocontainer des Geschädigten über. Der Geschädigte verlangte von der Versicherung Schadenersatz.

### *Gründe*

Die Kfz-Haftpflichtversicherung umfasst nach § 10 AKB die Befriedigung von Schadenersatzansprüchen nur unter der Voraussetzung, dass der Schaden durch den Gebrauch des versicherten Fahrzeugs entstanden ist. Hieran fehlt es. Der Schaden an dem Bürocontainer des Geschädigten ist nicht durch den Gebrauch des versicherten Wohnwagens entstanden. Der Gebrauch i. S. v. § 10 AKB endet, wo sich nichts weiter mit dem Fahrzeug ereignet, wo es endgültig abgestellt wird in einer Weise, die auch den Betrieb i. S. v. § 7 StVG nach der sog. verkehrstechnischen Theorie enden lässt.

Das Fahrzeug des Versicherungsnehmers war unstrittig auf dem Betriebsgelände des Geschädigten nur zu dem Zweck des Verkaufs abgestellt. Da es sich nicht auf einer öffentlichen Straße befand, war es im Sinne der verkehrstechnischen Theorie nicht in Betrieb. Unter den gegenüber dem Begriff Betrieb umfassenderen Begriff Gebrauch fallen zwar neben dem Fahren des Fahrzeugs noch andere Verrichtungen, wie z.B. Fahrzeugwäsche, Be- und Entladen, Reparaturarbeiten, Rangieren. Mit dem Fahrzeug des Versicherungsnehmers geschah aber, nachdem es auf dem Betriebsgelände des Geschädigten abgestellt worden war, überhaupt nichts mehr.

Es liegt auf der Hand, dass unter Gebrauch i. S. v. § 10 AKB nur Handlungen zu verstehen sind, die zumindest mittelbar in einem Zusammenhang stehen mit der Nutzung zu den Zwecken, für die ein Fahrzeug bestimmt ist, nämlich mit der Nutzung als Beförderungsmittel oder bei einem Wohnmobil als Wohnung. Was im Zusammenhang mit einer beabsichtigten Veräußerung mit dem Fahrzeug geschieht, kann aber nicht als bestimmungsgemäße Nutzung in diesem Sinne angesehen werden.

(OLG Koblenz, Urteil v. 20. 1. 1984, 10 U 905/83, VersR 1985, 232)

# Anhänger

## Fall: Kfz-Haftpflicht

### *Tatbestand*

Der Betriebshaftpflicht-Versicherungsnehmer der N. hatte auf seinem Grundstück einen mit Stahlplatten beladenen Einachsanhänger abgestellt. Spielende Kinder machten sich daran zu schaffen, wobei der nicht besonders abgestützte Anhänger nach hinten kippte, und die nachrutschenden Platten ein Kind erheblich verletzten. Der Anhänger soll schon mehrere Tage an dieser Stelle so gestanden haben. Der Anhänger ist bei der F-Versicherungs-Gesellschaft gegen Haftpflicht versichert. Die beiden Gesellschaften sind verschiedener Meinung darüber, welcher Versicherer den Schaden zu tragen hat.

### *Gründe*

Die Haftpflichtversicherung eines Anhängers zur Güterbeförderung erstreckt sich auf alle Schäden, die durch den Anhänger verursacht werden, solange er nicht mit einem Kraftfahrzeug verbunden ist. Natürlich muss sich der Anhänger in Gebrauch befinden. Dieser Begriff ist aber weit auszulegen. Auch ein für viele Tage an einem beliebigen Platz abgestellter Anhänger befindet sich in Gebrauch. Im streitigen Fall spricht gerade die Beladung dafür, dass der Anhänger in Gebrauch war; denn diese Ladung sollte doch irgendwohin transportiert werden oder war von irgendwoher transportiert worden. Durch den Gebrauch ist auch der Schaden verursacht worden, nämlich dadurch, dass der Anhänger beladen und ungesichert stehengelassen wurde. Nach allem muss sich der Kraftfahrtversicherer mit dem Schaden befassen.

(Entscheidung der Paritätischen Kommission Fall 58)

## Fall: Kfz-Haftpflicht

### *Leitsatz*

Wird der Anhänger eines Lastzuges aus der Betriebseinheit gelöst und am Straßenrand abgestellt, so ist ein durch den Anhänger verursachter Unfall bei dem Betrieb des Kraftfahrzeugs entstanden. Auf die Dauer der Trennung vom Motorwagen kommt es nicht an.

### *Tatbestand*

Am 30. 12. 1955 gegen Mittag fuhr der Kraftfahrer L. mit einem Lastzug der Bekl. auf der Bundesstraße in Richtung U. Kurz hinter der Autobahnausfahrt U. stürzte der Anhänger des Lastzuges infolge starker Windböen und falscher Beladung um; der Anhänger wurde entladen und wieder auf die Räder gestellt. Da die Anhängergabel stark verbogen und der Anhänger auch wegen weiterer Schäden nicht betriebsbereit war, wurde er auf der rechten Fahrbahnseite der dort 8,5 m breiten Straße belassen. L. wandte sich in U. an eine dortige Firma, damit der Anhänger abgeschleppt und repariert werde. Da kein Abschleppfahrzeug vorhanden war, fuhr L. zurück und brachte bei eintretender Dunkelheit zwei rote Sturmlaternen an dem Anhänger an. Später fuhr der von der Autobahnausfahrt kommende Geschädigte mit seinem Pkw gegen den Anhänger.

### *Gründe*

Es ist richtig, dass Anhänger für sich allein nicht als Kraftfahrzeug gelten, denn sie sind keine Landfahrzeuge, die durch Maschinenkraft bewegt werden. Sie werden es erst, wenn sie an ein maschinenbetriebenes Fahrzeug angehängt und damit ein Teil des Kraftfahrzeugs werden. Eine solche Verbindung bestand zunächst. Nun bewirkt nicht jede Trennung des nunmehr zum Kraftfahrzeug gehörenden Anhängers, dass er wieder endgültig aus der Betriebseinheit des Lastzuges ausscheidet. So ist bereits bisher zutreffend allgemein angenommen worden, dass der Anhänger jedenfalls so lange zur Betriebseinheit des Lastzuges – also eines Kraftfahrzeugs – gehört, als er nur zu einem vorübergehenden Zweck abgekoppelt wurde.

Soweit die Ansicht vertreten wird, der Unfall sei dann nicht bei dem Betrieb eines Kraftfahrzeugs i. S. d. StVG entstanden, wenn eine nicht nur vorübergehende Trennung vom Motorwagen vorliege, kann dem nicht gefolgt werden. Diese Auffassung würde dem Schutz der Verkehrsteilnehmer, wie er angesichts der ungewöhnlichen Zunahme des Kraftverkehrs erforderlich ist, nicht gerecht. Die Folge einer solchen Auffassung wäre, dass bei einer längeren Trennung des Anhängers vom Motorwagen keine Gefährdungshaftung nach § 7 StVG bestünde.

Es müssen hier jedoch die Grundsätze angewandt werden, die der Bundesgerichtshof in seiner Entscheidung VersR 1959, 157 aufgestellt hat. Die Interessenlage ist dieselbe, ob es sich um die Auswirkungen der Gefahr des ganzen Lastzuges als Betriebseinheit handelt oder um die des Motorwagens oder des Anhängers nach der Trennung, soweit überhaupt noch eine Fortwirkung der Betriebsgefahr in Frage steht. Die Auflösung der Betriebseinheit und das Abstellen eines Anhängers auf einer verkehrsreichen Bundesstraße bedeutet für die übrigen Verkehrsteilnehmer keine geringere Gefahr als das Abstellen des Motorwagens. Vielmehr kann durch das Abhängen

und die damit verbundene Trennung des Anhängers von der Batterie und das Erlöschen der für Kraftfahrzeuge typischen Schlussbeleuchtung sogar eine größere Gefahr für die anderen Verkehrsteilnehmer entstehen.

Musste die Betriebsgefahr wegen eines unfallbedingten technischen Mangels aufgehoben und der Anhänger abgestellt werden, so handelt es sich gerade um eine typische Fortwirkung der Betriebsgefahr des Lastzuges, die die Anwendung des § 7 StVG erfordert. Es kann auch keinen Unterschied machen, wie lange der Anhänger auf der Straße steht. Die Gefahren eines länger auf der Fahrbahn liegenden Fahrzeugs häufen sich und es wäre nach dem dem Sinn des § 7 StVG entsprechenden Auffassung geradezu unverständlich, bei dieser größeren Gefährdung die strengere Haftung abzulehnen.

Eine die Gefährdungshaftung beendende Betriebsunterbrechung könnte daher auch für einen abgekoppelten Anhänger nur angenommen werden, wenn er aus dem Verkehr genommen, dies durch seine Verbringung von der Fahrbahn sinnfällig gemacht und damit die aus der fortwirkenden Betriebsgefahr fließende Gefährdung beseitigt worden wäre. Von alledem kann aber hier keine Rede sein. Diese für einen Unfall auf der Autobahn aufgestellten Grundsätze sind auch bei einem Unfall auf einer dem Zubringerverkehr zur Autobahn dienenden Bundesstraße anzuwenden. Auch hier muss der Verkehrsteilnehmer wie bei der Nutzung einer Autobahn geschützt werden.

(BGH, Urteil vom 21. 3. 1961, VI ZR 88/60, VersR 1961, 473)

## **Fall: Kfz-Haftpflicht**

### *Tatbestand*

Der Versicherungsnehmer, der seine Betriebs-Haftpflichtversicherung bei dem Versicherer H. abgeschlossen hat, wollte mit seiner beim Versicherer K. versicherten landwirtschaftlichen Zugmaschine, an die ein nicht zur Personenbeförderung bestimmter Anhänger gekoppelt war, vom Feld nach Hause fahren. Auf der Straße, kurz vor dem Ortseingang, platzte der rechte Vorderreifen des Anhängers. Der Sohn des Versicherungsnehmers fuhr mit der Zugmaschine fort, der Versicherungsnehmer selbst blieb bei dem Anhänger stehen. Etwa 20 Minuten danach – die Dämmerung hatte inzwischen eingesetzt – fuhr ein anderes Fahrzeug gegen den unbeleuchteten Anhänger. An diesem Fahrzeug entstand erheblicher Sachschaden.

### *Gründe*

Der am Unfall beteiligte Kfz-Anhänger war wegen eines Reifenschadens von der Zugmaschine abgekoppelt und am Straßenrand abgestellt worden, um später nach Auswechslung des Reifens wieder mitgenommen zu werden. Nach ständiger Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs sind Unfälle,

die durch einen nur vorübergehend abgestellten Anhänger verursacht werden, beim Betrieb des Kraftfahrzeugs entstanden. In solchen Fällen wird die betriebliche Einheit von Zugmaschine und Anhänger nicht als unterbrochen angesehen.

Andererseits sind in der Betriebs-Haftpflichtversicherung durch die sog. „Große Benzinklausel“ Schäden ausgeschlossen, die mit dem Halten oder dem Besitz von Kraftfahrzeugen in Zusammenhang stehen.

(Entscheidung der Paritätischen Kommission Fall 75)

### **Fall: Kfz-Haftpflicht**

#### *Tatbestand*

Der bei dem Versicherer H. mit seinem landwirtschaftlichen Betrieb haftpflichtversicherte Landwirt hatte seine zwei landwirtschaftlichen Anhänger mit Zuckerrüben beladen und auf einer öffentlichen Straße ohne Beleuchtung abgestellt. Er wollte die Anhänger mit seiner landwirtschaftlichen Zugmaschine, für die eine Kfz-Haftpflichtversicherung bei dem Versicherer K. bestand, vor Einbruch der Dunkelheit nach Hause fahren. Aufgrund seiner hohen Arbeitsbelastung konnte er dies jedoch erst gegen 21 Uhr tun. Inzwischen war ein Radfahrer auf die unbeleuchteten Anhänger gefahren und hatte sich verletzt.

#### *Gründe*

Nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs muss davon ausgegangen werden, dass im vorliegenden Fall die Betriebseinheit zwischen Anhängern und Zugmaschine im Zeitpunkt des Unfalls noch bestand. Es greift die Große Kfz-Ausschlussklausel ein und es ist davon auszugehen, dass der Unfall durch den Gebrauch der Zugmaschine gemäß § 10 AKB entstanden ist.

(Entscheidung der Paritätischen Kommission Fall 83)

### **Fall: Allgemeine Haftpflicht**

#### *Tatbestand*

Der bei dem Versicherer H. mit seinem landwirtschaftlichen Betrieb versicherte ist Halter einer bei dem Versicherer K. kfz-haftpflichtversicherten Zugmaschine, die keine höhere Geschwindigkeit als 20 km/h entwickeln kann. In Auftrag des J. hatte der Versicherungsnehmer von einer Gartenbaustelle Erdaushub abzufahren. Er verwendete dazu einen nicht zulassungspflichtigen landwirtschaftlichen Anhänger, den er mit der Zugmaschine in die Nähe der Baustelle brachte. In die für das Beladen erforderliche Endstellung wurde der Anhänger nach Abkoppeln von der Zugmaschine mit Men-

schenkraft geschoben. Nachdem bereits einige Fuhren abtransportiert waren, wurde der Anhänger wieder abgestellt und, wie bisher auch, wegen eines in der Nähe befindlichen Zaunes durch den Versicherungsnehmer die Anhängergabel nach links eingeschlagen, um Schwierigkeiten beim Ankoppeln zu vermeiden. Die letzte Fuhre sollte am Abend des Unfalltages abgeholt werden. Infolge der nach links eingeschlagenen Gabel bekam der Anhänger beim Beladen durch P. rechtsseitig Übergewicht, stürzte um und begrub P. unter sich. P. erlitt tödliche Verletzungen.

### *Gründe*

Die Entscheidung, ob im vorliegenden Fall der Kraftfahrtversicherer oder der Haftpflichtversicherer einzutreten hat, hängt davon ab, ob der Anhänger im Zeitpunkt des Unfalls noch eine Betriebseinheit im Sinne der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs bildete. Danach ist für das Fortbestehen der Einheit Voraussetzung, dass sich der Anhänger noch im Verkehrsraum befindet. In der Entscheidung des Bundesgerichtshofs vom 21. 3. 1961 (s.o.) heißt es wörtlich:

„Eine die Gefährdungshaftung beendende Betriebsunterbrechung könnte daher auch für einen abgekoppelten Anhänger nur angenommen werden, wenn er aus dem Verkehr genommen, dies durch seine Verbringung von der Fahrbahn sinnfällig gemacht und damit die aus der fortwirkenden Betriebsgefahr fließende Gefährdung beseitigt worden wäre.“

Im vorliegenden Fall ist der Anhänger von der Fahrbahn weg zur Baustelle bewegt worden, befand sich also nicht mehr im Verkehrsraum. Im Zeitpunkt des Unfalls bestand also eine Betriebseinheit zwischen der Zugmaschine und dem Anhänger auch nach der sehr weitgehenden Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs nicht mehr, und es hat deshalb nicht der Kfz-Haftpflichtversicherer, sondern der Haftpflichtversicherer Versicherungsschutz zu gewähren.

(Entscheidung der Paritätischen Kommission Fall 84)

## **Fall: Kfz-Haftpflicht**

### *Tatbestand*

Ein Eisrevue-Unternehmen ist bei H. betriebshaftpflichtversichert. Unter anderem gehört zu diesem Betrieb eine Schneiderwerkstatt, die fest auf einen Anhänger montiert ist. Am Unfalltag sollte dieser Werkstattwagen in Frankreich zum nächsten Gastspielort gebracht werden. Er wurde an eine Sattelzugmaschine angekoppelt, für die bei dem Versicherer K. eine Kfz-Haftpflichtversicherung besteht. Der Anhänger erlitt auf der Strecke eine Reifenpanne. Er wurde am Straßenrand abgestellt, während der Fahrer mit

dem Motorfahrzeug Hilfe holte, fuhr ein Pkw-Fahrer auf den Werkstattwagen auf, weil die auf der Straße aufgestellten Warnleuchten erloschen waren.

### *Gründe*

Der Anhänger ist, auch wenn er als Teil des Betriebes im weiteren Sinne angesehen werden muss, im Zusammenhang mit einem Kraftfahrzeug gebraucht worden. Dies ergibt sich schon aus der Tatsache, dass er ohne motorische Hilfe nicht über eine weitere Strecke hätte bewegt werden können. Er ist in diesem Fall zwar zulassungsfrei im Sinne der StVZO, doch ergibt sich dadurch kein grundlegender Unterschied zu den Sachverhalten, die den Entscheidungen 75 und 83 der Kommission (s. o.) zugrunde lagen.

Wesentlich für die Zuordnung war allein die Betriebseinheit mit dem ziehenden Kraftfahrzeug. Diese hat auch fortbestanden, als der Anhänger wegen der Reifenpanne für kurze Zeit allein zurückgelassen werden musste. Auch an dieser Stelle ist nochmals hervorzuheben, dass eine Fortbewegung ohne Motorkraft praktisch unmöglich war. Der Werkstattwagen sollte nach abgeschlossener Reparatur mittels des Motorfahrzeuges weitergeschleppt, die Betriebseinheit mithin fortgesetzt werden.

Ist nach alledem der „Gebrauch“ eines Kraftfahrzeugs anzunehmen, so ist zu Lasten des Kraftfahrtversicherers § 10 AKB anwendbar. Eine Eintrittspflicht des Haftpflichtversicherers entfällt nach der Großen Benzinklausel. (Entscheidung der Paritätischen Kommission Fall 89)

## **Fall: Kfz-Haftpflicht**

### *Tatbestand*

Der gemeinsame Versicherungsnehmer der beteiligten Versicherer düngte Felder. Zu diesem Zweck hatte er an seine landwirtschaftliche Zugmaschine eine zweirädrige Karre angekoppelt, auf die ein Jauchefass montiert war. Als der Ausfluss aus dem Verteiler gestört wurde, beauftragte er seinen Gehilfen, sich auf das Fass zu setzen und mittels eines Besens weitere Verstopfungen zu verhindern. Bei der Weiterfahrt rutschte der Gehilfe herunter und der Fasswagen rollte ihm über den Fuß.

### *Gründe*

Ein unmittelbarer Zusammenhang zwischen dem Verwendungszweck der landwirtschaftlichen Zugmaschine und dem Schaden ist gegeben. Diese befand sich mit dem Anhänger zur Unfallzeit als Betriebseinheit in Bewegung. Der Gehilfe wurde durch das fahrende Gespann überrollt. Damit ist aber der typische Gefahrenbereich des Kraftfahrzeugs angesprochen und der Gebrauch eines solchen i. S. v. § 10 AKB anzunehmen.

Bei der gegebenen Sachlage kann sich der Versicherer H. auf die Benzinklausel berufen. Durch die fehlende Sitzgelegenheit allein wird die Risikolage nicht verschoben. Das ist auch im Umkehrschluss den beiden Entscheidungen der Paritätischen Kommission Nr. 63 und 68 zu entnehmen.

Dort beruhten die Unfälle allein auf vorschriftswidrig ungeschützten Antriebswellen landwirtschaftlicher Anhänger und ereigneten sich bei jeweils stehenden Fahrzeugen. Im vorliegenden Fall wurde der Schaden hervorgerufen durch das ruckartige Fahren über ein Feld, und damit kam die typische, von der Fahrzeugeinheit ausgehende Gefahr zur Auswirkung.

(Entscheidung der Paritätischen Kommission Fall 92)

### **Fall: Kfz-Haftpflicht**

#### *Tatbestand*

Der Versicherungsnehmer besitzt einen Lkw. Der Versicherer H. ist Betriebshaftpflicht- und der Versicherer K. Kfz-Haftpflichtversicherer. Ein nicht zulassungspflichtiger Teerkocher wurde an den Lkw angehängt, durch München gefahren und vormittags gegen 11 Uhr auf einer öffentlichen Straße abgekoppelt und abgestellt. Das Gerät sollte später von einem anderen Fahrzeug des Versicherungsnehmers auf dessen Betriebsgrundstück gebracht werden. Das Abholen unterblieb. Gegen 19.30 Uhr stieß ein Kraftfahrer gegen den Teerkocher und wurde schwer verletzt.

#### *Gründe*

Es kann dahingestellt bleiben, ob der Teerkocher als Anhänger im Sinne der StVZO zu klassifizieren ist. Unstreitig war er durch eigene Maschinenkraft nicht bewegbar und damit auf jeden Fall ein Anhänger.

Auszugehen ist von § 10 AKB. Dann aber ist festzustellen, dass der dem Auffahrenden entstandene Schaden durch den Gebrauch des Lkw entstanden ist. Nach einhelliger Rechtsprechung, speziell BGH in VersR 1961, 473 (s. o.), gehört ein abgekoppelter und auf der Fahrbahn abgestellter Anhänger jedenfalls so lange zur Betriebseinheit des zunächst mit ihm verbundenen Kraftfahrzeug, bis der Anhänger wieder aus dem Verkehr genommen wird, denn bis dahin ist die Betriebsgefahr des ziehenden Fahrzeugs noch relevant. Auf die Dauer der Trennung kommt es nicht an. Dauerte aber die Betriebsgefahr des Lkw noch fort, dann ist es auch unerheblich, aus welchen Gründen das Abholen des Teerkochers durch ein anderes Kraftfahrzeug verzögert oder ganz unterlassen wurde.

Nach alledem ist K. unter Berücksichtigung des § 10 AKB eintrittspflichtig. Zu Gunsten von H. ist ohnehin die Große Benzinklausel zu berücksichtigen.

(Entscheidung der Paritätischen Kommission Fall 95)

## **Fall: Kfz-Haftpflicht**

### *Leitsatz*

1. Ein Anhänger, der von einem Kraftfahrzeug gezogen werden kann, fällt nicht unter den Schutz der Privat- (bzw. Betriebs-) Haftpflichtversicherung. Er ist durch die Risikobeschreibungen und besonderen Bedingungen vom Versicherungsschutz ausgenommen. Für ihn muss eine Kfz-Haftpflichtversicherung abgeschlossen werden. Es kommt nicht darauf an, ob es sich um ein zulassungs- oder versicherungspflichtiges Fahrzeug handelt.

### *Tatbestand*

Der Antragsteller ist ein rechtsfähiger Verein, dessen Mitglieder, unterstützt durch private und öffentliche Mittel, eine kleine Schauspielbühne betreiben. 1984 schloss er bei der Antragsgegnerin eine Betriebs-Haftpflichtversicherung ab, durch die – gegen zusätzliche Prämie – auch Tourneen mitversichert wurden.

Zum Inventar des Antragstellers gehört ein Fahrzeug, mit dem Requisiten transportiert werden können, an das aber auch eine Bühne angebaut werden kann. Dieses Fahrzeug wird bei Tourneen benutzt. Es handelt sich um einen einachsigen Anhänger, einen ehemaligen Bauwagen, den Mitglieder des Antragstellers umgebaut haben. Der Anhänger ist nicht zum Straßenverkehr zugelassen, und es besteht für ihn auch keine Kfz-Haftpflichtversicherung.

Dieser Anhänger verursachte im Oktober 1985 einen Schaden, für dessen Regulierung der Antragsteller von der Antragsgegnerin Haftpflichtversicherungsschutz haben möchte. Der Antragsteller stellt den Schadenverlauf unter Beweisantritt wie folgt dar:

Nach dem Ende einer kurzen Tournee sei der von dem Versicherungsnehmer mit Theaterrequisiten beladene Anhänger vor dem Schlossgebäude, in welchem üblicherweise Theaterveranstaltungen stattfinden und die Requisiten des Theaters aufbewahrt werden, abgestellt worden. Der künstlerische Leiter des Theaters habe seinem Sohn und einem weiteren Mitglied des Theaterensembles Anweisung gegeben, den Anhänger zu der südlich des Schlossgebäudes liegenden Scheune zu schieben und dort auszuladen. Hierfür habe eine über die Gräben des Schlosses führende Brücke überquert werden müssen. Infolge der unebenen Fahrbahn und seines Eigengewichtes sei der Anhänger außer Kontrolle der beiden ihn schiebende Personen geraten und gegen eine am Beginn der Brücke stehende Sandsteinsäule gerollt, die durch den Anprall umgestoßen und weitgehend zerstört worden sei. Anschließend habe man einen benachbarten Landwirt gebeten, den Anhänger mit einem Trecker wegzuziehen.

## *Gründe*

Dem Versicherungsvertrag liegen die Allgemeinen Versicherungsbedingungen für die Haftpflichtversicherung (AHB) sowie die „Risikobeschreibungen und Besonderen Bedingungen“ (RBB) zugrunde.

Nach Abschnitt A I RBB ist die gesetzliche Haftpflicht des Versicherungsnehmers aus der im Versicherungsvertrag bezeichneten betrieblichen oder beruflichen Tätigkeit versichert. Damit fallen grundsätzlich alle Risiken, die im Zusammenhang mit dem Betrieb eines Theaters stehen, unter den Versicherungsschutz. Dies gilt auch bei auswärtigen Theateraufführungen, denn Tourneen sind ausdrücklich mitversichert.

Abschnitt F RBB enthält jedoch „zusätzliche Vertragsbestimmungen“, nach denen bestimmte Risiken vom Versicherungsschutz ausgenommen sind. Nach diesen Vorschriften sind Schäden, die von dem Anhänger verursacht werden, vom Betriebs-Haftpflichtversicherungsschutz ausgenommen. Denn es handelt sich bei dem Anhänger unzweifelhaft um einen Kfz-Anhänger. Der Schaden ist auch durch den Gebrauch dieses Kfz-Anhängers verursacht worden, denn der Anhänger ist nach Darstellung der Antragstellerin geschoben worden. Ein Anhänger dient dem leichteren Transport von Personen oder Gegenständen. Wird er bewegt, sei es gezogen, sei es geschoben, so wird er in Gebrauch genommen. Gerät er dabei außer Kontrolle und rollt gegen ein Hindernis, ist der dadurch entstehende Schaden durch den Gebrauch des Anhängers verursacht worden.

Eine Ausnahme hiervon gilt nach den Bedingungen nur dann, wenn der Anhänger von Personen, die weder Halter noch Besitzer sind, „nicht in Betrieb gesetzt“ worden ist. Dieser Ausnahmetatbestand liegt hier jedoch nicht vor, weil der Anhänger geschoben worden ist. Zum Betrieb eines Kfz-Anhängers gehört es, dass dieser bei Bedarf auch einmal von Hand rangiert wird. Er wird dabei bestimmungsgemäß auf seinen Rädern fortbewegt. Diese Bewegung begründet das typische Risiko eines solchen Fahrzeugs.

Dass diese Auslegung der zusätzlichen Vertragsbestimmung richtig ist, wird deutlich, wenn man sie mit der Regelung der Allgemeinen Bedingungen für die Kraftfahrtversicherung (AKB) vergleicht. Die „zusätzlichen Vertragsbestimmungen“ der RBB dienen nämlich der Abgrenzung des allgemeinen Haftpflichtrisikos von dem besonderen, unter die Kraftfahrtversicherung fallenden Haftpflichtrisikos. Es soll vermieden werden, dass Risiken, die unter die Kraftfahrtversicherung fallen, auch von der Privat- oder Betriebs-Haftpflichtversicherung erfasst werden. Diese Abgrenzung ist u. a. wegen der unterschiedlichen Prämienkalkulation notwendig; außerdem sollen Doppelversicherungen vermieden werden.

Für den Bereich der Kraftfahrtversicherung regelt § 10a AKB den Versicherungsumfang bei Anhängern. Nach Ziffer 2 dieser Regelung umfasst die

Haftpflichtversicherung des Anhängers nur Schäden, „die durch den Anhänger verursacht werden, wenn er mit einem Kraftfahrzeug nicht verbunden ist oder sich von dem Kraftfahrzeug gelöst hat und sich nicht mehr in Bewegung befindet. Solange der Anhänger mit einem Kraftfahrzeug verbunden ist, besteht Haftpflichtversicherungsschutz durch die Haftpflichtversicherung des Kraftfahrzeugs“. (§ 10a Ziffer 1 AKB)

Hieraus folgt, dass der Haftpflichtversicherungsschutz für Kfz-Anhänger unter die Kraftfahrtversicherung und nicht unter die Allgemeine Privat- oder Betriebs-Haftpflichtversicherung fällt. Es kommt insoweit nicht darauf an, ob es sich um einen nach der StVZO zulassungspflichtigen und/oder um einen nach dem Pflichtversicherungsgesetz versicherungspflichtigen Anhänger handelt. Unter § 10d AKB fallen alle Arten von Kfz-Anhängern, auch solche, die nicht zulassungs- bzw. versicherungspflichtig sind. Für den Anhänger hätte daher eine Haftpflichtversicherung auf der Grundlage der AKB abgeschlossen werden können und müssen, wenn auch für den Fall, dass der Anhänger nicht mit einem Kraftfahrzeug verbunden sein sollte, Haftpflichtversicherungsschutz bestehen sollte.

Das Haftpflichtrisiko für Kfz-Anhänger kann nur von der Kfz-Haftpflichtversicherung, nicht von der Allgemeinen Privat- oder Betriebs-Haftpflichtversicherung übernommen werden. Dies kommt in den „Besonderen Bedingungen und Risikobeschreibungen“ zum Ausdruck, die den Haftpflichtversicherungsschutz für Kfz-Anhänger generell ausschließen. Diese Regelung zählt verschiedene Fahrzeuge auf, die als Kraftfahrzeuge zwar unter die Kraftfahrtversicherung fallen könnten, die jedoch nicht versicherungspflichtig sind und daher ausnahmsweise in den Versicherungsschutz der allgemeinen Privat- oder Betriebs-Haftpflichtversicherung einbezogen werden können. Zu diesen dort aufgezählten Fahrzeugen gehört der Anhänger des Antragstellers nicht. Denn dort sind nur Kraftfahrzeuge oder selbstfahrende Arbeitsmaschinen erwähnt, also Fahrzeuge, die sich selbstständig durch Motorkraft fortbewegen können, hierunter fällt der Anhänger zweifellos nicht. Soweit auch Anhänger erwähnt sind, gilt dies nur für solche Anhänger, die nicht auf öffentlichen Wegen und Plätzen verkehren. Das trifft auf den Anhänger des Antragstellers jedoch nicht zu. Dieser wird bei Bedarf auch auf öffentlichen Straßen bewegt. Dass er sich im Zeitpunkt des Schadenfalls möglicherweise nicht auf einer öffentlichen Straße, sondern auf privatem Gelände befunden haben mag, ist insoweit ohne Bedeutung. Das folgt daraus, dass es sich um Fahrzeuge handeln muss, die „nur“ auf nicht-öffentlichen Wegen und Plätzen verkehren.

(OLG Hamm, Urteil v. 15. 12. 1987, 20 W 88/87, RuS 1988, 163)

## **Fall: Allgemeine Haftpflicht**

### *Leitsatz*

1. Das Öffnen und spätere Nichtschließen eines Zaunes ist dann kein Gebrauch des Fahrzeugs, wenn das Öffnen deshalb erfolgte, um von Hand einen Anhänger von einer Wiese zu ziehen und ihn an dem vor dem Zaun stehenden Traktor anzuhängen.
2. Beim Anhängen eines Anhängers ist nur der unmittelbare Vorgang des Anhängens dem Gebrauch des Fahrzeugs zuzurechnen. Vorbereitungs-handlungen, die das Anhängen erst ermöglichen sollen, stellen keinen Gebrauch des Fahrzeugs dar.

### *Tatbestand*

Der Kl. ist bei der Bekl. privathaftpflichtversichert. Er verlangt die Feststellung von Versicherungsschutz für folgendes Schadenereignis:

Der Kl. holte mit einem Traktor seines Bruders von einer Obstweide einen kleineren Anhänger ab. Die Obstweide liegt innerhalb einer Pferdeweide und ist durch einen Elektrozaun abgegrenzt. Der Kl. öffnete den Zaun und zog den Anhänger heraus, vergaß dann aber, den Zaun wieder ordnungsgemäß zu verschließen. Das Reitpferd des Bruders gelangte sodann auf die Obstweide und fraß dort vergorene Zwetschgen, an denen es kurze Zeit später einging.

### *Gründe*

Der Risikoausschluss der Besonderen Bedingungen für die Privathaftpflichtversicherung greift nicht ein, da der Schaden nicht „durch den Gebrauch des Fahrzeugs verursacht“ worden ist. Der Senat geht davon aus, dass der Kl. mit dem Traktor nicht in die Obstwiese hinein gefahren, vielmehr nur an den Zaun herangefahren ist und dann den Anhänger mit der Hand von der Obstwiese gezogen hat.

Der Begriff „Gebrauch des Fahrzeugs“ dient der Abgrenzung zwischen der Kfz-Haftpflichtversicherung und der privaten Haftpflichtversicherung. Die Ziffer 3 der Besonderen Bedingungen für die Privathaftpflichtversicherung und § 10 AKB bieten insgesamt einen sich ergänzenden, aber sich nicht überschneidenden umfassenden Versicherungsschutz. Soweit die Kfz-Haftpflichtversicherung eingreift, scheidet die Privathaftpflichtversicherung aus. Dabei kommt es allein auf die generelle Leistungspflicht des Kraftfahrversicherers an. Dass im Einzelfall ein Haftungsausschluss gilt, ist unerheblich. Es ist für einen Ausschluss der Allgemeinen Haftpflichtversicherung erforderlich, dass sich der Schaden nicht bei der Teilnahme des Kraftfahrzeugs am allgemeinen Verkehr ereignet hat und – wenn der Schädiger zum geschützten Personenkreis des § 10 Nr. 2 AKB zählt – dass sich auch sonst nicht eine besondere für ein Kraftfahrzeug typische Gefahr auswirkte oder

der Schaden bei Einsatz des Kraftfahrzeugs bzw. der mit ihm verbundenen Verrichtungen entstand.

Danach ist das Öffnen des Zaunes nicht mehr dem Gebrauch des Traktors zuzurechnen. Dem Kl. ist das Nichtschließen des Zaunes deshalb vorzuwerfen, weil er ihn vorher geöffnet hatte. Das hatte mit der vorangegangenen Traktorfahrt unmittelbar nichts mehr zu tun.

Der Schuldvorwurf, der sich gegen den Kl. richtet, gründet sich nicht (auch nicht teilweise) auf die besonderen Gefahren eines Kraftfahrzeugs, hier eines Traktors. Im Vordergrund steht eindeutig eine Pflichtverletzung des Kl., die ihn unabhängig von der vorangehenden Traktorfahrt allein deshalb vorzuwerfen ist, weil er den Elektrozaun vorher geöffnet hatte. Der Schaden ist nur gelegentlich eines Fahrzeuggebrauchs eingetreten.

Das Anhängen oder Abhängen eines Anhängers ist vergleichbar mit dem Be- und Entladen eines Fahrzeugs. Dem Gebrauch des Fahrzeugs ist dabei nur der unmittelbare Vorgang des Be- und Entladens zuzurechnen. Nicht mehr dem Gebrauch zuzurechnen sind dagegen Vorbereitungshandlungen vor Beginn des Beladens. Das Herausziehen des Anhängers stellt aber eine solche Vorbereitungshandlung dar, die das eigentliche Anhängen erst ermöglichen sollte. Damit aber scheidet ein Gebrauch des Fahrzeugs aus.

(OLG Hamm, Urteil v. 17. 1. 1990, 20 U 184/89, VersR 1991, 218)

## **Fall: Kfz-Haftpflicht**

### *Leitsatz*

1. Ein einachsiger Anhänger ist kein Kraftfahrzeug im Sinne der Kfz-Klausel in der Privathaftpflichtversicherung.
2. Bei einem auf einem Anhänger fest montierten Hubgestänge gehört auch das Ausfahren des Gestänges zu dem für dieses Fahrzeug typischen Gebrauch.

### *Tatbestand*

Die Kl. verlangte aus einer abgeschlossenen Betriebs-Haftpflichtversicherung Versicherungsschutz für einen Vorfall, bei dem das Gestänge eines auf einem gemieteten einachsigen Anhänger montierten Hubsteigers, auf dem stehend ein Mitarbeiter der Kl. die Anzeigetafel einer Tankstellenanlage installieren sollte, durch einen auf der Straße vorbeifahrenden Lkw gegen die Anzeigetafel geschleudert worden war und diese beschädigt hatte.

### *Gründe*

Im Streitfall ist der Schaden durch den Gebrauch des Anhängers verursacht worden. Zwar wurde im Zeitpunkt des Schadeneintritts der Anhänger nicht zur Fortbewegung benutzt, in Betrieb war lediglich das mit dem Fahrgestell

fest verbundene Hubgestänge. Dabei handelt es sich aber um einen - in der Kfz-Haftpflichtversicherung versicherbaren - Gebrauch des Anhängers.

Ein Gebrauch eines Fahrzeugs liegt nicht nur dann vor, wenn es bewegt wird, sondern zumindest auch dann, wenn die für das Fahrzeug typischen Funktionen in Tätigkeit gesetzt werden. Bei einem auf einem Anhänger fest montierten Hubgestänge gehört dann auch das Ausfahren dieses Gestänges zu dem für dieses Fahrzeug typischen Gebrauch. Denn der Gebrauch i. S. v. § 10 AKB bestimmt sich nach dem Interesse, das der Versicherte daran hat, durch den Einsatz des Fahrzeugs und der auf ihm befindlichen Vorrichtungen nicht mit Haftpflichtansprüchen belastet zu werden, gleich, aus welcher Haftungsnorm diese hergeleitet werden. Es kommt deshalb bei solchen Fahrzeugen nicht darauf an, in welcher Funktion das Fahrzeug bei Schadeneintritt benutzt wird.

Der Schaden beruht im Streitfall darauf, dass der Fahrzeuganhänger bzw. das mit diesem fest verbundene Gestell unsachgemäß bewegt, nämlich in den Luftraum der vorbeiführenden Straße verbracht worden ist. Dabei handelt es sich um eine Gefahrenlage, die durch den Gebrauch des Anhängers selbst verursacht worden ist.

Es greift zugunsten der Kl. auch keine der Unterausnahmen der Bedingungen ein. Die Kl. war als Mieterin des Fahrzeugs Besitzerin. Der Hubsteiger war im Zeitpunkt des Schadeneintritts noch in Betrieb gesetzt, nämlich als Arbeitsmaschine im Einsatz. An dem Fahrzeuganhänger wurden nicht etwa nur, was nicht als Gebrauch im Sinne der Bedingungen der Bekl. anzusehen wäre, Reparaturen oder andere Arbeiten ausgeführt, die zwar noch zum Gebrauch i. S. v. § 10 Abs. 1 AKB zählen, für die eine der Vorrichtungen des Fahrzeugs aber nicht in Tätigkeit gesetzt werden musste.

(OLG Hamm, Urteil v. 30. 1. 1991, 20 U 225/90, VersR 1991, 1399)

## **Fall: Allgemeine Haftpflicht**

### *Tatbestand*

Der gemeinsame Versicherungsnehmer unterhält bei dem Versicherer K. für seine Zugmaschine die gesetzlich vorgeschriebene Kfz-Haftpflichtversicherung, bei dem Versicherer H. eine Betriebs-Haftpflichtversicherung. In dieser Versicherung ist für Schaustellerbetriebe die gesetzliche Haftpflicht des Versicherungsnehmers aus Besitz und Verwendung von zulassungsfreien und nicht versicherungspflichtigen Wohn- und Packwagen mitversichert, Nicht versichert ist bedingungsgemäß der Gebrauch des Schaustellerwagens, soweit er von einem zulassungs- und versicherungspflichtigen Kraftfahrzeug oder von einer Zugmaschine mit mehr als 6 km/h Höchstgeschwindigkeit mitgeführt wird.

Der Versicherungsnehmer wollte am Schadentag seinen Anhänger (Schaustellerwagen) an die Zugmaschine ankoppeln. Hierzu stellte er zunächst die Zugmaschine bereit. Um den Ankopplungsvorgang durchführen zu können, zog der Versicherungsnehmer die Schere des Schaustellerwagens ca. 0,5 bis 1 m herum. Dabei liefen die Räder des Anhängers von den Bohlen, auf denen er gestanden hatte. Es kam zu einer Berührung mit dem Verlosungswagen des Schaustellerbetriebes des Geschädigten.

### *Gründe*

Der Versicherer H. hat sich mit dem Fall zu befassen, denn der Schaden ist nicht durch den Gebrauch der Zugmaschine verursacht worden. In Abweichung von der Großen Benzinklausel ist die gesetzliche Haftpflicht des Versicherungsnehmers aus dem Besitz und der Verwendung von Schaustellerwagen in die Betriebs-Haftpflichtversicherung eingeschlossen, es sei denn, der Schaustellerwagen wird von einer Zugmaschine mitgeführt. Im Zeitpunkt des Schadenereignisses lag ein solches Mitführen nicht vor, sodass aus der Betriebs-Haftpflichtversicherung Deckung zu gewähren ist.

Die Eintrittspflicht des Kraftfahrtversicherers für Schäden durch den Anhänger beginnt nach § 10 a AKB erst mit der Verbindung („Die Versicherung des Kraftfahrzeugs umfasst auch Schäden, die durch einen Anhänger verursacht werden, der mit dem Kraftfahrzeug verbunden ist oder der sich während des Gebrauchs von diesem löst und sich noch in Bewegung befindet.“); diese entsteht mit dem Ankoppeln. Hierzu ist es aber noch nicht gekommen.

Der Kraftfahrtversicherer ist aber auch nicht nach § 10 AKB eintrittspflichtig. Das Herumziehen der Schere des Schaustellerwagens per Hand ist noch kein Gebrauch der Zugmaschine, sondern als Vorbereitungshandlung zu qualifizieren. Im Allgemeinen fallen Vorbereitungshandlungen nicht unter die Kraftfahrtversicherung. Etwas anderes gilt nur, wenn diese Handlung in einem unmittelbaren zeitlichen und örtlichen Zusammenhang mit dem Gebrauch des Kraftfahrzeugs steht.

Der zeitliche und örtliche Zusammenhang ist zwar gegeben, er bezieht sich aber nicht auf den Gebrauch der Zugmaschine. Vorbereitungshandlungen, die das Anhängen erst ermöglichen sollen, stellen keinen Gebrauch des Zugfahrzeuges dar (OLG Hamm v. 17. 1. 1990, RuS 1990, 231, s. o.). Während des Rangiervorganges ist der Anhänger beim Herumziehen an den unmittelbar in der Nähe stehenden Verlosungswagen gestoßen. Der Anhänger war also noch nicht in Position; er sollte erst so nahe herangezogen werden, dass eine Verbindung mit der Zugmaschine – der eigentliche, unmittelbare Anhängvorgang – hätte hergestellt werden können. Das Herumziehen der Schere des Schaustellerwagens diente somit nicht dem Gebrauch der Zugmaschine.

(Entscheidung der Paritätischen Kommission Fall 141)

## **Fall: Kfz-Haftpflicht**

### *Leitsatz*

In der Betriebs-Haftpflichtversicherung ist ein Schaden, der anlässlich der durch menschliche Kraft bewirkten Bewegung eines noch nicht zum Straßenverkehr zugelassenen Kfz-Anhängers entsteht, von dem Versicherungsschutz nicht erfasst.

### *Tatbestand*

Zum Sachverhalt: Der Kl. hat die Bekl. aus einer Betriebs-Haftpflichtversicherung wegen eines Schadens in Anspruch genommen, der an einem auf dem Betriebsgelände geparkten Pkw Volvo entstand, als ein neu erworbener, noch nicht zum Straßenverkehr zugelassener Verkaufswagenanhänger auf dem Gelände mit menschlicher Kraft geschoben wurde und dabei an den Volvo stieß.

Die Klage auf Zahlung von 2.328,85 DM hatte in beiden Instanzen keinen Erfolg.

### *Gründe*

Der streitgegenständliche Schadenfall vom 17. 2. 2000 unterliegt nicht der Betriebs-Haftpflichtversicherung, welche der Kl. bei der bekl. Versicherung abgeschlossen hat.

Die Haftung der Bekl. ist im vorliegenden Fall nach Nr. 4.2.1 der Besonderen Bedingungen für die Betriebs-Haftpflicht ausgeschlossen. Nach dieser Bestimmung sind Schäden, die der Versicherungsnehmer oder eine andere mitversicherte Person durch den Gebrauch eines Kraftfahrzeugs oder Kfz-Anhängers verursachen, nicht mitversichert. Hierbei handelt es sich um die sog. Große Benzinklausel. Gebrauch im Sinne der Großen Benzinklausel liegt vor, wenn die verwirklichte Gefahr von dem Fahrzeug selbst ausgeht (Schug, VersR 1998, 819 [821, 825] m. w. N.). Zum Gebrauch zählen z. B. das Fahren mit dem Fahrzeug sowie das Be- und Entladen des Fahrzeugs. Bei einem Pkw-Anhänger, der anders als ein Pkw selbst nicht mit einem Motor ausgerüstet ist, ist das Wegschieben per Hand gebrauchstypisch. Dabei an anderen Fahrzeugen verursachte Schäden fallen daher grundsätzlich unter den Haftungsausschluss von Nr. 4.2.1 der Besonderen Bedingungen für die Betriebs-Haftpflicht. Dies gilt auch im vorliegenden Fall, wie es das Amtsgericht bereits zutreffend ausgeführt hat.

Soweit eine gemeinsame geschäftsplanmäßige Erklärung aller Versicherer besteht, wonach sich diese in denjenigen Fällen, in denen eine Deckungslücke bestünde und der Schaden überwiegend durch eine betriebliche Tätigkeit verursacht wurde, nicht auf die Große Benzinklausel berufen dürfen, greift diese Vereinbarung vorliegend nicht ein. Eine schutzwürdige Deckungslücke besteht hier nicht.

Die angestrebte Lückenlosigkeit des Versicherungsschutzes bezieht sich auf die Gewährung des Versicherungsschutzes im materiellen Sinne. Gleichwohl kann sich im konkreten Schadenfall eine Deckungslücke ergeben – z.B. dann, wenn der zuständige Kfz-Haftpflichtversicherer wegen Beitragsverzugs, Eingreifen eines Ausschlusstatbestands oder einer Obliegenheitsverletzung leistungsfrei ist. Dann hat der Versicherungsnehmer selbstverständlich auch aus seiner privaten und betrieblichen Haftpflichtversicherung keinen Versicherungsschutz. Dies gilt auch dann, wenn der Schaden durch ein Fahrzeug bzw. einen Fahrzeuganhänger verursacht wird, für den eine Kfz-Haftpflicht nicht besteht, wie dies hier der Fall ist. Insgesamt darf sich der Versicherungsnehmer nur dann, wenn er in beiden Bereichen versichert ist, darauf verlassen und erwarten, dass keine ihm nicht aufgezeigte Lücke besteht (BGH. NJW-RR 1989, 412 = VersR 1989. 243).

Anders als der KI. meint, kommt es für die Frage des Haftungsausschlusses nicht auf die Zulassung des Anhängers an. Die Benzinklausel greift auch bei Fahrzeugen und Anhängern ein, die nicht dem Pflichtversicherungsgesetz unterliegen und nicht zum Gebrauch im Straßenverkehr bestimmt sind.

(LG Paderborn, Urteil v. 7. 2. 2001, 1 S 201/00, NVersZ 2201, 430)

# Arbeitsmaschine

## Fall: Kfz-Haftpflicht

### *Leitsatz*

1. Bei selbstfahrenden Arbeitsmaschinen fallen nicht nur die mit der Beförderung, sondern auch die mit der Arbeitsleistung verbundenen Gefahren unter das besondere Kfz-Risiko, das durch die Kfz-Haftpflichtversicherung und nicht durch die Betriebs-Haftpflichtversicherung abgedeckt wird (hier: Rückgriff eines Bauwesenversicherers gegen den Haftpflichtversicherer eines Autokrans).
2. Die Deckungspflicht des Kfz-Haftpflichtversicherers umfasst grundsätzlich auch Ansprüche aus positiver Vertragsverletzung.

### *Sachverhalt*

Die Kl. hatte aufgrund einer bei ihr abgeschlossenen Bauwesenversicherung der Fa. L. in O. eine Entschädigung von 64.800,05 DM für eine Baukonstruktion gezahlt, die durch einen der Fa. S. in D. gehörenden und bei der Bekl. gegen Kfz-Haftpflicht versicherten Autokran zerstört worden war. Im Einzelnen ging es um Folgendes:

Die E.-AG beauftragte die Firma L. mit dem Bau einer Lagerhalle für Dünger. Diese betraute mit der Montage der von ihr hergestellten Teile die Fa. S. als Nachunternehmerin. Die Fa. S. setzte bei der Montage einen als Kraftfahrzeug bei dem Bekl. versicherten Autokran ein. Er fuhr innerhalb des Baugeländes die Teile der Konstruktion vom Lagerplatz heran und hob sie in die Höhe, in der sie montiert werden sollten. Am 28. 5. 1973 waren acht der vorgesehenen zehn tragenden Binder aufgerichtet und durch Pfetten miteinander weitgehend verbunden. Als mit dem Kran eine weitere Pfette den Zimmerleuten zugereicht werden sollte, stürzte die Konstruktion ein. Die Kl. zahlte daraufhin an die Fa. L. 64.814,05 DM. Grundlage für diese Zahlung war ein Bauwesenversicherungsvertrag. Zur Begründung ihres Anspruchs brachte die Kl. vor, der Kran habe die Pfette angehoben und - gleichzeitig fahrend - den Ausleger so geschwenkt, dass dieser in den Winkel zwischen einem Binder und einer schon befestigten Pfette geraten sei. Dadurch sei es zum Einsturz gekommen. Der Kranfahrer A. habe unter Alkoholeinfluss gestanden.