

TE OGH 2024/11/20 7Ob174/24z

JUSLINE Entscheidung

🕒 Veröffentlicht am 20.11.2024

Kopf

Der Oberste Gerichtshof hat als Revisionsgericht durch die Senatspräsidentin Dr. Solé als Vorsitzende und die Hofrätinnen und Hofräte Mag. Dr. Wurdinger, Mag. Malesich, Dr. Weber und Mag. Fitz als weitere Richter in der Rechtssache der klagenden Partei E* GmbH, *, vertreten durch Haslwanter Rechtsanwälte GmbH in Telfs, gegen die beklagte Partei Z*-AG, *, vertreten durch Dr. Herbert Salficky, Rechtsanwalt in Wien, wegen Feststellung, über die Revision der klagenden Partei gegen das Urteil des Oberlandesgerichts Innsbruck als Berufungsgericht vom 16. August 2024, GZ 4 R 111/24s-30, womit das Urteil des Landesgerichts Innsbruck vom 15. Juli 2024, GZ 18 Cg 130/23a-23, abgeändert wurde, zu Recht erkannt:

Spruch

Der Revision wird nicht Folge gegeben.

Die klagende Partei ist schuldig, der beklagten Partei die mit 2.072,40 EUR (darin enthalten 345,40 EUR an USt) bestimmten Kosten des Revisionsverfahrens binnen 14 Tagen zu ersetzen.

Text

Entscheidungsgründe:

[1] Zwischen den Streitteilen besteht ein Kraftfahrzeughaftpflicht-Versicherungsvertrag, dem die Allgemeinen Bedingungen für die Kraftfahrzeughaftpflicht-Versicherung (AKHB 2015) (in Hinkunft AKHB) der Beklagten zugrunde liegen. Diese lauten auszugsweise:

„Artikel 1

Was ist Gegenstand der Versicherung?

Die Versicherung umfasst die Befriedigung begründeter und die Abwehr unbegründeter Ersatzansprüche, die auf Grund gesetzlicher Haftpflichtbestimmungen gegen den/die Versicherungsnehmer/in oder mitversicherte Personen erhoben werden, wenn durch die Verwendung des versicherten Fahrzeuges Personen verletzt oder getötet werden, Sachen beschädigt oder zerstört werden oder abhanden kommen oder ein Vermögensschaden verursacht wird, der weder Personen- noch Sachschaden ist (bloßer Vermögensschaden).

[...]

Artikel 8

Was ist nicht versichert? (Risikoausschlüsse)

Der Versicherungsschutz umfasst nicht,

[...]

2. Ersatzansprüche wegen Beschädigung, Zerstörung oder Abhandenkommens des versicherten Fahrzeuges und von mit dem versicherten Fahrzeug beförderten Sachen, mit Ausnahme jener, die mit Willen des Halters/der Halterin beförderte Personen üblicherweise an sich tragen oder, sofern die Fahrt überwiegend der Personenbeförderung dient, als Gegenstände des persönlichen Bedarfs mit sich führen; dies gilt nicht für das nichtgewerbsmäßige Abschleppen betriebsunfähiger Fahrzeuge im Rahmen üblicher Hilfeleistung [...]"

[2] Bei einem Unfall vom 5. 12. 2022 geriet der Anhänger, der mit einem im Eigentum der Klägerin stehenden und bei der Beklagten haftpflichtversicherten LKW gezogen wurde, in einer Kurve über den Fahrbahnrand, kippte um und wurde beschädigt. Der bei der W*-AG (bauwesen) versicherte und im Eigentum der I* GmbH stehende Anhänger war von der Klägerin gemietet worden. Aus diesem Vorfall wurde die Klägerin von der Bauwesenversicherung der Vermieterin zur Zahlung von 17.708,40 EUR und von der Vermieterin zur Zahlung von weiteren 8.727,76 EUR aufgefordert. Beide Forderungen wurden von der Klägerin bislang nicht erfüllt.

[3] Die Klägerin begehrt die Feststellung der Deckungspflicht der Beklagten. Es liege ein haftpflichtversicherter Drittschaden vor, weil der Anhänger nicht in ihrem Eigentum gestanden sei. Vom Risikoausschluss nach Art 8.2 AKHB seien nur versicherte Fahrzeuge, nicht aber Anhänger umfasst. Quelle der Beschädigung sei das bei der Beklagten versicherte Zugfahrzeug gewesen. Eine Kfz-Kaskoversicherung würde nur den Eigenschaden am Zugfahrzeug decken, aber nicht jenen am Anhänger. Die Verneinung eines versicherten Drittschadens würde zu einer untragbaren Deckungslücke führen. [3] Die Klägerin begehrt die Feststellung der Deckungspflicht der Beklagten. Es liege ein haftpflichtversicherter Drittschaden vor, weil der Anhänger nicht in ihrem Eigentum gestanden sei. Vom Risikoausschluss nach Artikel 8 Punkt 2, AKHB seien nur versicherte Fahrzeuge, nicht aber Anhänger umfasst. Quelle der Beschädigung sei das bei der Beklagten versicherte Zugfahrzeug gewesen. Eine Kfz-Kaskoversicherung würde nur den Eigenschaden am Zugfahrzeug decken, aber nicht jenen am Anhänger. Die Verneinung eines versicherten Drittschadens würde zu einer untragbaren Deckungslücke führen.

[4] Die Beklagte bestritt und wandte ein, die Zugmaschine und der damit verbundene Anhänger hätten eine Betriebseinheit dargestellt. Aufgrund dieser Verbindung liege kein Drittschaden vor. Vielmehr sei der Anhänger in der Haftpflichtversicherung der Zugmaschine mitversichert. Jedenfalls sei die Beklagte wegen der Risikoausschlüsse nach Art 8.1 und Art 8.2 AKHB leistungsfrei. [4] Die Beklagte bestritt und wandte ein, die Zugmaschine und der damit verbundene Anhänger hätten eine Betriebseinheit dargestellt. Aufgrund dieser Verbindung liege kein Drittschaden vor. Vielmehr sei der Anhänger in der Haftpflichtversicherung der Zugmaschine mitversichert. Jedenfalls sei die Beklagte wegen der Risikoausschlüsse nach Artikel 8 Punkt eins und Artikel 8 Punkt 2, AKHB leistungsfrei.

[5] Das Erstgericht gab dem Klagebegehren statt. Die Deckungspflicht der Beklagten sei zu bejahen, weil der Schaden am Anhänger durch die Verwendung des versicherten Fahrzeugs entstanden sei. Bei der gegenständlichen Konstellation (Beschädigung am Anhänger, nicht durch den Anhänger) sei der Anhänger nicht mitversichert. Er sei auch nicht befördert worden. Unter „beförderten“ Gegenständen seien jene zu verstehen, die sich innerhalb des versicherten Fahrzeugs (hier der Zugmaschine) befänden.

[6] Das Berufungsgericht gab der Berufung der Beklagten Folge und änderte das Urteil des Erstgerichts im klagsabweisenden Sinn ab. Der durchschnittlich verständige Versicherungsnehmer könne den Risikoausschluss nach Art 8.2 AKHB nur dahin verstehen, dass das Abschleppen, bei dem eine Verbindung zwischen dem abschleppenden und dem abgeschleppten Fahrzeug bestehe, ebenfalls als „befördern“ im Sinn der Versicherungsbedingungen anzusehen sei. Damit müsse auf die Frage, ob der Versicherungsschutz bereits deshalb zu verneinen sei, weil – wegen der zwischen Zugmaschine und Anhänger bestehenden Betriebseinheit – kein versicherter Drittschaden vorliege, nicht mehr eingegangen werden. [6] Das Berufungsgericht gab der Berufung der Beklagten Folge und änderte das Urteil des Erstgerichts im klagsabweisenden Sinn ab. Der durchschnittlich verständige Versicherungsnehmer könne den Risikoausschluss nach Artikel 8 Punkt 2, AKHB nur dahin verstehen, dass das Abschleppen, bei dem eine Verbindung zwischen dem abschleppenden und dem abgeschleppten Fahrzeug bestehe, ebenfalls als „befördern“ im Sinn der Versicherungsbedingungen anzusehen sei. Damit müsse auf die Frage, ob der Versicherungsschutz bereits deshalb zu verneinen sei, weil – wegen der zwischen Zugmaschine und Anhänger bestehenden Betriebseinheit – kein versicherter Drittschaden vorliege, nicht mehr eingegangen werden.

[7] Das Berufungsgericht ließ über Antrag des Klägers die Revision nachträglich zu. Die anzuwendende Norm sei nicht eindeutig genug. Es sei nicht ausgeschlossen, dass ein von einer Zugmaschine gezogener Anhänger nicht als „beförderte“ Sache zu verstehen sei.

[8] Gegen diese Entscheidung wendet sich die Revision der Klägerin mit dem Antrag, sie im klagsstattgebenden Sinn abzuändern. Hilfsweise wird ein Aufhebungsantrag gestellt.

[9] Die Beklagte begehrt, die Revision zurückzuweisen; Hilfsweise ihr keine Folge zu geben.

[10] Die Revision ist zur Klarstellung der Rechtslage zulässig, sie ist aber nicht berechtigt.

Rechtliche Beurteilung

[11] 1.1. Allgemeine Versicherungsbedingungen (AVB) sind nach den Grundsätzen der Vertragsauslegung (§§ 914 f ABGB) auszulegen, und zwar orientiert am Maßstab des durchschnittlich verständigen Versicherungsnehmers und stets unter Berücksichtigung des erkennbaren Zwecks einer Bestimmung (RS0050063 [T71]; RS0112256 [T10]; RS0017960). Die Klauseln sind – wenn sie nicht Gegenstand und Ergebnis von Vertragsverhandlungen waren – objektiv unter Beschränkung auf den Wortlaut auszulegen; dabei ist der einem objektiven Betrachter erkennbare Zweck einer Bestimmung zu berücksichtigen (RS0008901 [insb T5, T7, T87]). Unklarheiten gehen zu Lasten der Partei, von der die Formulare stammen, das heißt im Regelfall zu Lasten des Versicherers (RS0050063 [T3]). Als Ausnahmetatbestände, die die vom Versicherer übernommenen Gefahren einschränken oder ausschließen, dürfen Ausschlüsse nicht weiter ausgelegt werden, als es ihr Sinn unter Betrachtung des wirtschaftlichen Zwecks und der gewählten Ausdrucksweise sowie des Regelungszusammenhangs erfordert (RS0107031). [11] 1.1. Allgemeine Versicherungsbedingungen (AVB) sind nach den Grundsätzen der Vertragsauslegung (Paragraphen 914, f ABGB) auszulegen, und zwar orientiert am Maßstab des durchschnittlich verständigen Versicherungsnehmers und stets unter Berücksichtigung des erkennbaren Zwecks einer Bestimmung (RS0050063 [T71]; RS0112256 [T10]; RS0017960). Die Klauseln sind – wenn sie nicht Gegenstand und Ergebnis von Vertragsverhandlungen waren – objektiv unter Beschränkung auf den Wortlaut auszulegen; dabei ist der einem objektiven Betrachter erkennbare Zweck einer Bestimmung zu berücksichtigen (RS0008901 [insb T5, T7, T87]). Unklarheiten gehen zu Lasten der Partei, von der die Formulare stammen, das heißt im Regelfall zu Lasten des Versicherers (RS0050063 [T3]). Als Ausnahmetatbestände, die die vom Versicherer übernommenen Gefahren einschränken oder ausschließen, dürfen Ausschlüsse nicht weiter ausgelegt werden, als es ihr Sinn unter Betrachtung des wirtschaftlichen Zwecks und der gewählten Ausdrucksweise sowie des Regelungszusammenhangs erfordert (RS0107031).

[12] 1.2. Die allgemeine Umschreibung des versicherten Risikos erfolgt durch die primäre Risikobegrenzung. Durch sie wird in grundsätzlicher Weise festgelegt, welche Interessen gegen welche Gefahren und für welchen Bedarf versichert sind. Auf der zweiten Ebene (sekundäre Risikobegrenzung) kann durch einen Risikoausschluss ein Stück des von der primären Risikobegrenzung erfassten Deckungsumfangs ausgenommen und für nicht versichert erklärt werden. Der Zweck liegt darin, dass ein für den Versicherer nicht überschaubares und kalkulierbares Teilrisiko ausgenommen und eine sichere Kalkulation der Prämie ermöglicht werden soll. Mit dem Risikoausschluss begrenzt also der Versicherer von vornherein den Versicherungsschutz, ein bestimmter Gefahrenumstand wird von Anfang an von der versicherten Gefahr ausgenommen (RS0080166 [T10]; vgl RS0080068). [12] 1.2. Die allgemeine Umschreibung des versicherten Risikos erfolgt durch die primäre Risikobegrenzung. Durch sie wird in grundsätzlicher Weise festgelegt, welche Interessen gegen welche Gefahren und für welchen Bedarf versichert sind. Auf der zweiten Ebene (sekundäre Risikobegrenzung) kann durch einen Risikoausschluss ein Stück des von der primären Risikobegrenzung erfassten Deckungsumfangs ausgenommen und für nicht versichert erklärt werden. Der Zweck liegt darin, dass ein für den Versicherer nicht überschaubares und kalkulierbares Teilrisiko ausgenommen und eine sichere Kalkulation der Prämie ermöglicht werden soll. Mit dem Risikoausschluss begrenzt also der Versicherer von vornherein den Versicherungsschutz, ein bestimmter Gefahrenumstand wird von Anfang an von der versicherten Gefahr ausgenommen (RS0080166 [T10]; vergleiche RS0080068).

[13] 2. Art 8.2 AKHB regelt – soweit hier von Interesse – § 4 Abs 1 Z 2 und 3 KHVG entsprechende Risikoausschlüsse. Zum einen werden Ersatzansprüche wegen Beschädigung, Zerstörung oder Abhandenkommen des versicherten Fahrzeugs und zum anderen Ersatzansprüche wegen der Beschädigung von mit dem versicherten Fahrzeug beförderten Sachen vom Versicherungsschutz ausgenommen. [13] 2. Artikel 8 Punkt 2, AKHB regelt – soweit hier von Interesse – Paragraph 4, Absatz eins, Ziffer 2 und 3 KHVG entsprechende Risikoausschlüsse. Zum einen werden

Ersatzansprüche wegen Beschädigung, Zerstörung oder Abhandenkommen des versicherten Fahrzeugs und zum anderen Ersatzansprüche wegen der Beschädigung von mit dem versicherten Fahrzeug beförderten Sachen vom Versicherungsschutz ausgenommen.

[14] 3.1.1. Anhänger (§ 2 Z 2 KFG) ist ein nicht unter Z 1 (Kraftfahrzeug) fallendes Fahrzeug, das nach seiner Bauart und Ausrüstung dazu bestimmt ist, mit Kraftfahrzeugen auf Straßen gezogen zu werden. [14] 3.1.1. Anhänger (Paragraph 2, Ziffer 2, KFG) ist ein nicht unter Ziffer eins, (Kraftfahrzeug) fallendes Fahrzeug, das nach seiner Bauart und Ausrüstung dazu bestimmt ist, mit Kraftfahrzeugen auf Straßen gezogen zu werden.

[15] 3.1.2. Anhänger sind demnach im haftungsrechtlichen Sinn Fahrzeuge, aber keine Kraftfahrzeuge und unterliegen daher nicht dem Anwendungsbereich des EKHG. Nach einhelliger Lehre und Rechtsprechung entsteht durch die Verbindung eines Anhängers mit einem Kraftfahrzeug eine Betriebseinheit, deren alleiniger Halter der Halter des Zugfahrzeugs ist. Der Anhänger kann daher nicht für sich allein, sondern nur als Teil der mit der Zugmaschine gebildeten Betriebseinheit „in Betrieb“ sein. Schäden, die vom Anhänger herbeigeführt werden, sind daher ab der Verbindung mit dem Zugfahrzeug ausschließlich dessen Betriebsgefahr zuzurechnen (9 ObA 150/00z; 2 Ob 301/04k; vgl RS0058408; Schauer in Schwimann/Kodek, ABGB § 1 EKHG Rz 41; Schubert, Anhängerhaftung, ZVR 2016/23). [15] 3.1.2. Anhänger sind demnach im haftungsrechtlichen Sinn Fahrzeuge, aber keine Kraftfahrzeuge und unterliegen daher nicht dem Anwendungsbereich des EKHG. Nach einhelliger Lehre und Rechtsprechung entsteht durch die Verbindung eines Anhängers mit einem Kraftfahrzeug eine Betriebseinheit, deren alleiniger Halter der Halter des Zugfahrzeugs ist. Der Anhänger kann daher nicht für sich allein, sondern nur als Teil der mit der Zugmaschine gebildeten Betriebseinheit „in Betrieb“ sein. Schäden, die vom Anhänger herbeigeführt werden, sind daher ab der Verbindung mit dem Zugfahrzeug ausschließlich dessen Betriebsgefahr zuzurechnen (9 ObA 150/00z; 2 Ob 301/04k; vergleiche RS0058408; Schauer in Schwimann/Kodek, ABGB Paragraph eins, EKHG Rz 41; Schubert, Anhängerhaftung, ZVR 2016/23).

[16] 3.2.1. Gemäß § 1 Abs 1 KHVG gilt die Verpflichtung zum Abschluss einer Kfz-Haftpflichtversicherung für alle nach dem KFG zugelassenen Fahrzeuge. Darunter fallen nach § 2 Z 2 KFG auch Anhänger. Nach § 8 KHVG sind Anhänger jedoch nur dann selbständig versicherungspflichtig, wenn sie vom Zugfahrzeug gelöst werden. [16] 3.2.1. Gemäß Paragraph eins, Absatz eins, KHVG gilt die Verpflichtung zum Abschluss einer Kfz-Haftpflichtversicherung für alle nach dem KFG zugelassenen Fahrzeuge. Darunter fallen nach Paragraph 2, Ziffer 2, KFG auch Anhänger. Nach Paragraph 8, KHVG sind Anhänger jedoch nur dann selbständig versicherungspflichtig, wenn sie vom Zugfahrzeug gelöst werden.

[17] 3.2.2. Die Haftpflichtversicherung von Anhängern wird auch in den vorliegenden AKHB erwähnt. In Art 21.2.1 AKHB wird ausdrücklich geregelt, dass die Versicherung von Anhängern mit wenigen Ausnahmen nur die Fälle umfasst, die nicht mit dem Ziehen des Anhängers durch ein Kraftfahrzeug zusammenhängen (vgl Schubert aaO, vgl 7 Ob 227/07v). Tritt der Schaden hingegen zu einem Zeitpunkt ein, zu dem der Anhänger mit einem Kraftfahrzeug verbunden ist, trifft der durch den Anhänger verursachte Schaden die Versicherung des Zugfahrzeugs (vgl Kainz/Michtner/Reisinger, Die Kfz-Versicherung² [2022] 28; Schubert aaO; Reisinger in Fenyves/Perner/Riedl, VersVG § 149 VersVG Rz 62; vgl auch Kath, Ausgewählte Aspekte der Umsetzung der Richtlinie [EU] 2021/2118 in das österreichische Recht, ZVers 2024, 17 [Punkt 4.]). [17] 3.2.2. Die Haftpflichtversicherung von Anhängern wird auch in den vorliegenden AKHB erwähnt. In Artikel 21 Punkt 2 Punkt eins, AKHB wird ausdrücklich geregelt, dass die Versicherung von Anhängern mit wenigen Ausnahmen nur die Fälle umfasst, die nicht mit dem Ziehen des Anhängers durch ein Kraftfahrzeug zusammenhängen vergleiche Schubert aaO, vergleiche 7 Ob 227/07v). Tritt der Schaden hingegen zu einem Zeitpunkt ein, zu dem der Anhänger mit einem Kraftfahrzeug verbunden ist, trifft der durch den Anhänger verursachte Schaden die Versicherung des Zugfahrzeugs vergleiche Kainz/Michtner/Reisinger, Die Kfz-Versicherung² [2022] 28; Schubert aaO; Reisinger in Fenyves/Perner/Riedl, VersVG Paragraph 149, VersVG Rz 62; vergleiche auch Kath, Ausgewählte Aspekte der Umsetzung der Richtlinie [EU] 2021/2118 in das österreichische Recht, ZVers 2024, 17 [Punkt 4.]).

[18] 3.3.1. Die ältere deutsche Bedingungs-lage (§ 11 Z 3 AKB 2005/AKB 2007) lautete mit dem hier gegenständlichen Art 8.2 AKHB 2015 vergleichbar: „Von der Versicherung ausgeschlossen sind Haftpflichtansprüche (...) wegen Schädigung, Zerstörung oder Abhandenkommens des Fahrzeuges, auf das sich die Versicherung bezieht, mit Ausnahme der Beschädigung betriebsunfähiger Fahrzeuge beim nicht gewerbsmäßigen Abschleppen im Rahmen üblicher Hilfsleistung.“ [18] 3.3.1. Die ältere deutsche Bedingungs-lage (Paragraph 11, Ziffer 3, AKB 2005/AKB 2007) lautete mit dem hier gegenständlichen Artikel 8 Punkt 2, AKHB 2015 vergleichbar: „Von der Versicherung

ausgeschlossen sind Haftpflichtansprüche (...) wegen Schädigung, Zerstörung oder Abhandenkommens des Fahrzeuges, auf das sich die Versicherung bezieht, mit Ausnahme der Beschädigung betriebsunfähiger Fahrzeuge beim nicht gewerbsmäßigen Abschleppen im Rahmen üblicher Hilfsleistung.“

[19] 3.3.2. Der BGH entschied zu dieser Klausel, dass auch der Anhänger das Fahrzeug ist, „auf das sich die Versicherung bezieht“. Diese Formulierung habe einen weitergehenden Sinn als die „des im Vertrag bezeichneten Fahrzeugs“. Durch den Haftpflichtversicherer des ziehenden Kraftfahrzeugs würden daher nicht die Schäden ersetzt, die vom ziehenden Fahrzeug am Anhänger verursacht würden (IVa ZR 49/80, vgl auch IV ZR 138/76). [19] 3.3.2. Der BGH entschied zu dieser Klausel, dass auch der Anhänger das Fahrzeug ist, „auf das sich die Versicherung bezieht“. Diese Formulierung habe einen weitergehenden Sinn als die „des im Vertrag bezeichneten Fahrzeugs“. Durch den Haftpflichtversicherer des ziehenden Kraftfahrzeugs würden daher nicht die Schäden ersetzt, die vom ziehenden Fahrzeug am Anhänger verursacht würden (IVa ZR 49/80, vergleiche auch IV ZR 138/76).

[20] Auch in der deutschen Lehre wird die Auffassung vertreten, dass Anhänger eine Betriebseinheit mit dem Zugfahrzeug bilden und deshalb Schäden am Anhänger auch Schäden am versicherten Fahrzeug sind (Jacobsen in Feyock/Jacobsen/Lenor, Kraftfahrtversicherung³ § 11 AKB Rn 14; vgl auch Koch in Bruck/Möller, Versicherungsvertrags-gesetz⁹ A.1 AKB 2015 Rn 406). [20] Auch in der deutschen Lehre wird die Auffassung vertreten, dass Anhänger eine Betriebseinheit mit dem Zugfahrzeug bilden und deshalb Schäden am Anhänger auch Schäden am versicherten Fahrzeug sind (Jacobsen in Feyock/Jacobsen/Lenor, Kraftfahrtversicherung³ Paragraph 11, AKB Rn 14; vergleiche auch Koch in Bruck/Möller, Versicherungsvertrags-gesetz⁹ A.1 AKB 2015 Rn 406).

[21] 3.3.3. Die AKB 2015 – wie auch schon die AKB 2008 – enthalten nunmehr einen eigenen Risikoausschluss für die Beschädigung von Anhängern, die mit dem Fahrzeug verbunden sind. Koch (aaO Rn 406) weist darauf hin, dass die Rechtsprechung § 11 Z 3 AKB 2007 im Sinn von A.1.5.4 S 1 AKB 2015 auslege, sodass A.1.5.4 S 1 AKB 2015 im Ergebnis nicht von der Vorgängerregelung abweiche (vgl auch Maier in Stiefel/Maier, Kraftfahrtversicherung AKB¹⁹ AKB 2015 A.1 Rn 231; Klimke in Prölss/Martin, VVG³² AKB 2015 A.1.5 Rn 10; Kreuter/Schwab in Staudinger/Halm/Wendt, Versicherungs-recht³ AKB 2015 A.1.5 Rn 72). [21] 3.3.3. Die AKB 2015 – wie auch schon die AKB 2008 – enthalten nunmehr einen eigenen Risikoausschluss für die Beschädigung von Anhängern, die mit dem Fahrzeug verbunden sind. Koch (aaO Rn 406) weist darauf hin, dass die Rechtsprechung Paragraph 11, Ziffer 3, AKB 2007 im Sinn von A.1.5.4 S 1 AKB 2015 auslege, sodass A.1.5.4 S 1 AKB 2015 im Ergebnis nicht von der Vorgängerregelung abweiche vergleiche auch Maier in Stiefel/Maier, Kraftfahrtversicherung AKB¹⁹ AKB 2015 A.1 Rn 231; Klimke in Prölss/Martin, VVG³² AKB 2015 A.1.5 Rn 10; Kreuter/Schwab in Staudinger/Halm/Wendt, Versicherungs-recht³ AKB 2015 A.1.5 Rn 72).

[22] 4.1. Der erkennende Senat teilt diese Rechtsauffassung. Besteht daher zwischen dem Zugfahrzeug und dem Anhänger eine Betriebseinheit, so wird auch der durchschnittlich verständige Versicherungsnehmer den Anhänger als Teil der Betriebseinheit und somit des versicherten Fahrzeugs nach Art 8.2 AKHB verstehen, Schäden am Anhänger als Schäden des versicherten Fahrzeugs ansehen und somit als ausgeschlossen erkennen. [22] 4.1. Der erkennende Senat teilt diese Rechtsauffassung. Besteht daher zwischen dem Zugfahrzeug und dem Anhänger eine Betriebseinheit, so wird auch der durchschnittlich verständige Versicherungsnehmer den Anhänger als Teil der Betriebseinheit und somit des versicherten Fahrzeugs nach Artikel 8 Punkt 2, AKHB verstehen, Schäden am Anhänger als Schäden des versicherten Fahrzeugs ansehen und somit als ausgeschlossen erkennen.

[23] 4.2. Die von der Revision herangezogene Entscheidung 7 Ob 126/11x, wonach mangels Risikoausschlusses in den AHVB/EHVB 2003 auch Ersatzansprüche eines Mitversicherten gegen den Versicherungsnehmer haftpflichtversichert seien, ist schon deshalb nicht einschlägig, weil dort eine gänzlich andere Bedingungslage zugrunde lag und die AKHB mit ihrem Art 8.2 sehr wohl einen entsprechenden Risikoausschluss vorsehen. [23] 4.2. Die von der Revision herangezogene Entscheidung 7 Ob 126/11x, wonach mangels Risikoausschlusses in den AHVB/EHVB 2003 auch Ersatzansprüche eines Mitversicherten gegen den Versicherungsnehmer haftpflichtversichert seien, ist schon deshalb nicht einschlägig, weil dort eine gänzlich andere Bedingungslage zugrunde lag und die AKHB mit ihrem Artikel 8 Punkt 2, sehr wohl einen entsprechenden Risikoausschluss vorsehen.

[24] 5. Da bereits der Risikoausschluss des Art 8.2 AKHB „Schaden an der versicherten Sache“ zu bejahen ist, erübrigt sich ein Eingehen auf die weiters herangezogenen Risikoausschlüsse. [24] 5. Da bereits der Risikoausschluss des Artikel 8 Punkt 2, AKHB „Schaden an der versicherten Sache“ zu bejahen ist, erübrigt sich ein Eingehen auf die weiters herangezogenen Risikoausschlüsse.

[25] 6. Der Revision war daher der Erfolg zu versagen. Die Kostenentscheidung gründet sich auf §§ 41, 50 ZPO. [25]
6. Der Revision war daher der Erfolg zu versagen. Die Kostenentscheidung gründet sich auf Paragraphen 41, 50, ZPO.

Textnummer

E143131

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:OGH0002:2024:0070OB00174.24Z.1120.000

Im RIS seit

27.12.2024

Zuletzt aktualisiert am

07.11.2025

Quelle: Oberster Gerichtshof (und OLG, LG, BG) OGH, <http://www.ogh.gv.at>

© 2026 JUSLINE

JUSLINE® ist eine Marke der ADVOKAT Unternehmensberatung Greiter & Greiter GmbH.

www.jusline.at