



BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

URTEIL

IV ZR 279/08

Verkündet am:
27. Oktober 2010
Heinekamp
Justizhauptsekretär
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

Nachschlagewerk: ja

BGHZ: ja

BGHR: ja

VVG (Fassung vom 1. Januar 1964) § 59 Abs. 2; StVG §§ 7 Abs. 1, 17 Abs. 4, 18 Abs. 1; PflVG § 3 Nr. 1; KfzPflVV § 2; AKB a.F. §§ 10, 10a

Bei der Doppelversicherung eines Gespanns aus einem Kraftfahrzeug und einem versicherungspflichtigen Anhänger haben im Regelfalle nach einem durch das Gespann verursachten Schaden der Haftpflichtversicherer des Kraftfahrzeugs und der des Anhängers den Schaden im Innenverhältnis je zur Hälfte zu tragen.

BGH, Urteil vom 27. Oktober 2010 - IV ZR 279/08 - OLG Celle
LG Hannover

Der IV. Zivilsenat des Bundesgerichtshofes hat durch den Vorsitzenden Richter Terno, die Richter Wendt, Felsch, die Richterin Harsdorf-Gebhardt und den Richter Dr. Karczewski auf die mündliche Verhandlung vom 27. Oktober 2010

für Recht erkannt:

Auf die Rechtsmittel der Klägerin wird das Urteil des 5. Zivilsenats des Oberlandesgerichts Celle vom 27. November 2008 aufgehoben und das Urteil des Landgerichts Hannover vom 17. Juni 2008 geändert.

Die Beklagte wird verurteilt, an die Klägerin 6.455,82 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 9. August 2007 zu zahlen.

Die Beklagte hat die Kosten des Rechtsstreits zu tragen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

- 1 Die Klägerin macht einen Ausgleichsanspruch nach Regulierung eines Unfallschadens geltend. Der Versicherungsnehmer beider Parteien verursachte am 28. Dezember 2006 als Fahrer eines Gespanns, bestehend aus einer bei der Klägerin haftpflichtversicherten landwirtschaftlichen Zugmaschine und einem bei der Beklagten haftpflichtversicherten

Anhänger, einen Unfall. Infolge nicht angepasster Geschwindigkeit scherte der mit einem Bagger beladene Anhänger auf regennasser Fahrbahn bei einem Bremsmanöver aus. Er stieß zunächst gegen einen ordnungsgemäß am Fahrbahnrand abgestellten PKW, anschließend gegen einen Zaun. Die noch im Aussteigen aus dem PKW begriffene Beifahrerin wurde verletzt, der PKW und der Zaun wurden beschädigt.

2 Die Klägerin hat an die Geschädigten Schadensersatz und Schmerzensgeld in Höhe von insgesamt 12.911,65 € gezahlt, die sie zur Hälfte von der Beklagten ersetzt verlangt.

3 Die Vorinstanzen haben die Klage abgewiesen. Mit der Revision verfolgt die Klägerin ihr Begehren weiter.

Entscheidungsgründe:

4 Das zulässige Rechtsmittel hat Erfolg.

5 I. Nach Ansicht des Berufungsgerichts steht der Klägerin kein Ausgleichsanspruch zu.

6 Beide Parteien hafteten den Geschädigten nach §§ 7 Abs. 1, 18 Abs. 1 StVG, § 3 Nr. 1 PfIVG a.F., § 421 BGB als Gesamtschuldner. Ihre Ausgleichspflicht im Innenverhältnis bestimme sich nicht nach § 59 Abs. 2 VVG a.F. oder § 10a der Allgemeinen Bedingungen für die Kraftfahrtversicherung a.F. (AKB a.F.), sondern allein nach § 17 StVG. Da-

nach scheide ein Innenausgleich aus; denn der Halter der Zugmaschine bleibe gegenüber dem des Anhängers allein zum Schadensersatz verpflichtet, solange nicht besondere Umstände - etwa Mängel - die Betriebsgefahr des Anhängers erhöht und dadurch bei dem Unfall mitgewirkt hätten. Solche Umstände lägen hier nicht vor. Die bloße Betriebsgefahr des Anhängers trete gegenüber dem Mitverursachungs- und Mitverschuldensanteil des Halters und Führers der Zugmaschine zurück. Die Haftungserweiterung auf den Anhängerhalter nach § 7 Abs. 1 StVG habe lediglich den Schutz des Geschädigten bezweckt, nicht aber dem Halter der Zugmaschine im Innenverhältnis regelmäßig einen Ausgleichsanspruch mit Rücksicht auf die Betriebsgefahr des Anhängers gewähren sollen.

7 II. Das hält rechtlicher Nachprüfung nicht stand.

8 Die Beklagte muss nach § 59 Abs. 2 Satz 1 VVG a.F. die Hälfte des von der Klägerin regulierten Schadens tragen. Mithin steht der Klägerin der geltend gemachte Ausgleichsanspruch zu.

9 1. Die Haftpflichtversicherungen der Zugmaschine einerseits und des Anhängers andererseits begründen für das aus beiden Fahrzeugen gebildete Gespann eine Doppelversicherung i.S. von § 59 Abs. 1 VVG a.F.. Die Identität des jeweils versicherten Interesses, d.h. die Deckungsgleichheit des Versicherungsschutzes (vgl. dazu die Senatsurteile vom 20. Januar 1988 - IVa ZR 165/86, NJW-RR 1988, 727 und vom 31. März 1976 - IV ZR 29/75, VersR 1976, 847 unter 1), beschränkt sich nicht auf Haftpflichtansprüche, die aus dem Gebrauch des Anhängers re-

sultieren (so aber Jacobsen in Feyock/Jacobsen/Lemor, Kraftfahrtversicherung 3. Aufl. § 3 KfzPflVV Rn. 3; Heß/Jahnke, Das neue Schadensrecht 2000 S. 40 f.; Jahnke in Stiefel/Maier, Kraftfahrtversicherung 18. Aufl. § 3 KfzPflVV Rn. 11; Stahl/Jahnke, NZV 2010, 57, 61 f.), sondern erfasst das gesamte Gespann aus Zugmaschine und Anhänger (vgl. dazu Knappmann in Prölss/Martin, VVG 28. Aufl. AKB 2008 A.1.1 Rn. 31), die insoweit eine Betriebseinheit bilden.

- 10 a) Der Umfang des Versicherungsschutzes für das jeweils versicherte Fahrzeug bestimmt sich nach den - beiden Versicherungsverträgen zugrunde liegenden - AKB in deren bis zum Jahre 2008 verwendeten Fassung. § 10 dieser Bedingungen hat folgenden Wortlaut:

"§ 10 Umfang der Versicherung

(1) Die Versicherung umfasst die Befriedigung begründeter und die Abwehr unbegründeter Schadenersatzansprüche, die auf Grund 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
- (...)"

- 11 aa) Die bei der Klägerin gehaltene Versicherung der Zugmaschine erstreckt sich nach § 10a AKB a.F. auch auf Schäden, die durch einen Anhänger verursacht werden, der mit dem Kraftfahrzeug verbunden ist oder sich während des Gebrauchs von diesem löst und noch in Bewegung befindet. Mitversichert sind dabei auch Halter, Eigentümer und Fahrer des Anhängers (vgl. Senatsurteile vom 3. März 1971 - IV ZR 134/69, VersR 1971, 611 unter III und vom 18. Dezember 1980 - IVa ZR 49/80, VersR 1981, 322, 323; Baumann in Buschbell, MAH Straßenverkehrsrecht 3. Aufl. § 44 Rn. 22; Jacobsen in Feyock/Jacobsen/Lemor, Kraftfahrtversicherung 3. Aufl. § 3 KfzPflVV Rn. 1a; Knappmann in Prölss/Martin, VVG 28. Aufl. AKB 2008 A.1.1 Rn. 26 f.; Jahnke in Stiefel/Maier, Kraftfahrtversicherung 18. Aufl. § 3 KfzPflVV Rn. 10).
- 12 bb) Der bei der Beklagten genommene Versicherungsschutz für den - nicht nach § 2 Abs. 1 Nr. 6 Buchst. c PflVG, § 18 Abs. 2 Nr. 1 StVO versicherungsfreien - Anhänger ergibt sich aus dem Leistungsversprechen des § 10 Abs. 1 AKB a.F., da der Anhänger hier das unmittelbar versicherte Fahrzeug ist. Eines Rückgriffs auf § 10a AKB a.F. bedarf es insoweit nicht (vgl. dazu Knappmann in Prölss/Martin, VVG 27. Aufl. § 10 AKB Rn. 1 und in Prölss/Martin, VVG 28. Aufl. AKB 2008 A.1.1 Rn. 26).
- 13 (1) Entgegen einer in der Literatur vereinzelt vertretenen Meinung (z.B. Maier in Stiefel/Maier, Kraftfahrtversicherung 18. Aufl. AKB A.1.2 Rn. 24) beschränkt sich der Versicherungsschutz in der Anhängerversicherung nicht auf die Halterhaftung, vielmehr ist auch hier nach § 10 Abs. 2 Buchst. c AKB a.F. der Fahrer des Anhängers mitversichert, der zugleich Fahrer des gesamten, verbundenen Gespanns ist (vgl. Knappmann in Prölss/Martin, VVG 28. Aufl. AKB 2008 A.1.1 Rn. 31).

- 14 Das folgt bereits aus gesetzlichen Vorgaben (vgl. dazu Jacobsen in Feyock/Jacobsen/Lemor, Kraftfahrtversicherung 3. Aufl. § 3 KfzPflVV Rn. 3; Jahnke in Stiefel/Maier, Kraftfahrtversicherung 18. Aufl. § 2 KfzPflVV Rn. 4 f.). § 1 PflVG verpflichtet den Halter eines Anhängers, für sich, den Eigentümer und den Fahrer eine Haftpflichtversicherung zu nehmen. Nach der aufgrund von § 4 PflVG erlassenen Kraftfahrzeugpflichtversicherungsverordnung (KfzPflVV) muss die Versicherung Schadensersatzansprüche umfassen, die gegen mitversicherte Personen erhoben werden (§ 2 Abs. 1 KfzPflVV). Als eine solche bestimmt § 2 Abs. 2 Nr. 3 KfzPflVV auch den Fahrer, wobei die Vorschrift nicht zwischen motorisierten Fahrzeugen und Anhängern unterscheidet.
- 15 Das findet eine Entsprechung in der Fahrzeugzulassungsverordnung (FZV), deren § 2 als "Fahrzeuge" Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger erfasst. Nach § 3 Abs. 1 FZV bedürfen Fahrzeuge - also auch Anhänger mit Ausnahme der in § 3 Abs. 2 Nr. 2 FZV genannten - für den Betrieb auf öffentlichen Straßen einer Zulassung. Voraussetzung dafür ist eine "dem Pflichtversicherungsgesetz entsprechende" Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung (§ 3 Abs. 1 Satz 2 FZV).
- 16 (2) Da der Versicherungsnehmer - für den Versicherer erkennbar - die Anhängerversicherung auch zu dem Zweck abschließt, die Voraussetzung für die Zulassung zu schaffen, ergibt schon die Auslegung der Vertragserklärungen, dass der Fahrer des Anhängers mitversichert sein soll. Ein Ausschluss dieser Haftung widerspräche im Übrigen dem vom Pflichtversicherungsgesetz errichteten Leitbild und würde den Vertragszweck einer die Zulassungsvoraussetzungen erfüllenden Versicherung gefährden.

17 (3) Aus den hier vereinbarten Bedingungen (AKB a.F.) ergibt sich nichts anderes. Die Mitversicherung des Fahrers des Anhängers folgt aus § 10 Abs. 2 Buchst. c AKB a.F.

18 b) Infolge der mit dem Zweiten Gesetz zur Änderung schadensersatzrechtlicher Vorschriften vom 19. Juli 2002 (BGBl. I 2674-2680) geänderten §§ 7, 17, 18 StVG haben auch Halter und Fahrer eines Anhängers - neben den früher alleine haftenden Halter und Fahrer des Zugfahrzeugs - für den Verursachungsbeitrag einzustehen, der im Außenverhältnis einem Gespann aus Zugmaschine und Anhänger als Betriebseinheit zuzuweisen ist (vgl. Baumann in Buschbell, MAH Straßenverkehrsrecht 3. Aufl. § 44 Rn. 21; Kaufmann in Geigel, Haftpflichtprozess 25. Aufl. Kap. 25 Rn. 24; Greger, Haftungsrecht des Straßenverkehrs 4. Aufl. § 3 Rn. 21 f., 117; König in Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht 40. Aufl. § 7 Rn. 8; Heß/Jahnke, Das neue Schadensrecht 2000 S. 43 f.; Lemcke, ZfS 2002, 318, 319, 321). Diese Haftung besteht unabhängig davon, ob sich bei einem Unfall die Betriebsgefahr nur eines der zum Gespann verbundenen Fahrzeuge ausgewirkt hat (vgl. Burmann in Burmann/Heß/Jahnke/Janker, Straßenverkehrsrecht 21. Aufl. § 7 StVG Rn. 15; König in Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht 40. Aufl. § 7 Rn. 13; Huber, Das neue Schadensersatzrecht 2003 § 4 Rn. 100).

19 c) Der Annahme einer Doppelversicherung i.S. von § 59 Abs. 1 VVG a.F. steht eine Subsidiarität (vgl. dazu Senatsurteile vom 13. September 2006 - IV ZR 273/05, BGHZ 169, 86 Rn. 24 und vom 21. April 2004 - IV ZR 113/03, VersR 2004, 994 unter II 1 a) der Anhängerversicherung nicht (mehr) entgegen.

- 20 Lediglich nach der bis zum 30. September 2003 verwendeten Fassung des § 10a Abs. 2 Satz 1 AKB sollte die Haftpflichtversicherung eines im Rahmen einer Kraftfahrzeughaftpflichtversicherung mitversicherten Anhängers nur solche Schäden decken, "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 (...)". Dieser Regelung wurde früher über die bloße Mitversicherung des Anhängers hinaus eine allgemeine Abgrenzung der Einstandspflichten im Innenverhältnis der Versicherer von Zugmaschine und Anhänger zu Lasten des ersteren entnommen (vgl. OLG München, NZV 1999, 124, 125; OLG Köln, VersR 1995, 163 f.; Johannsen in Bruck/Möller, VVG 8. Aufl. Kraftfahrtversicherung Anm. G 57; Jacobsen in Feyock/Jacobsen/Lemor, Kraftfahrtversicherung 2. Aufl. § 10a AKB Rn. 11; Stiefel/Hofmann, Kraftfahrtversicherung 17. Aufl. § 10a AKB Rn. 1, § 3 KfzPflVV Rn. 7).
- 21 Diesem Verständnis ist jedoch mit Einführung einer selbständigen Gefährdungshaftung für - auch mit dem Zugfahrzeug verbundene - Anhänger nach § 7 StVG, dem damit einhergehenden Wegfall des früheren § 3 Abs. 2 KfzPflVV zum 31. Dezember 2002 (vgl. BT-Drucks. 14/8770, S. 9, 18) und der oben zitierten Fassung des § 10a Abs. 2 AKB a.F. zum 30. September 2003 jede Grundlage entzogen (vgl. BT-Drucks. 14/7752, S. 29; Lang/Stahl/Suchomel, NZV 2003, 441, 443; Wilms, DAR 2008, 671, 672; a.A. OLG Hamburg, DAR 2008, 649, 650).
- 22 2. Nach § 59 Abs. 2 Satz 1 VVG a.F. hat die Klägerin infolge ihrer Schadenregulierung im Außenverhältnis einen Ausgleichsanspruch ge-

gen die Beklagte. Der Ausgleich führt zu einer hälftigen Teilung des aufgrund §§ 7, 17, 18 StVG geschuldeten Schadensersatzes.

- 23 a) Dabei bestimmt sich der Anteil, den der einzelne Versicherer im Innenverhältnis zu tragen hat, nach dem Verhältnis der Entschädigungsleistungen, die die an der Doppelversicherung beteiligten Versicherer ihrem Versicherungsnehmer im Versicherungsfall vertragsgemäß schulden (§ 59 Abs. 2 Satz 1 VVG a.F., vgl. dazu Senatsurteil vom 13. September 2006 - IV ZR 273/05, BGHZ 169, 86 Rn. 24; Armbrüster in Beckmann/Matusche-Beckmann, Versicherungsrechts-Handbuch 2. Aufl. § 6 Rn. 67, 70; BK/Schauer, VVG § 59 Rn. 23; MünchKommVVG/Halbach, § 78 Rn. 15; Armbrüster in Prölss/Martin, VVG 28. Aufl. § 78 Rn. 19; Kohleick, Die Doppelversicherung im deutschen Versicherungsvertragsrecht 1999 S. 95).
- 24 b) Hier erstreckt sich der von beiden Parteien geschuldete Versicherungsschutz jeweils auf die Deckung der gesamten Unfallschäden, so dass - mangels anderweitiger Vereinbarungen unter den Versicherern - im Innenverhältnis jeder von ihnen die Hälfte des von der Klägerin regulierten, der Höhe nach unstreitigen Unfallschadens zu tragen hat.
- 25 c) Aus den §§ 17 und 18 StVG ergibt sich nichts anderes.
- 26 Dabei kann hier dahinstehen, ob grundsätzlich eine nach §§ 17 Abs. 4, 18 Abs. 3 StVG ermittelte Haftungsverteilung im Innenverhältnis mehrerer durch ein Gespann verbundener Schädiger den Ausgleichsanspruch ihrer Versicherer nach § 59 Abs. 2 Satz 1 VVG a.F. beeinflussen kann (in diesem Sinne: OLG Celle, DAR 2008, 648; LG Dortmund, Urteil

vom 8. November 2007 - 11 S 129/07, juris; Biela in Becker/Böhme, Kraftverkehrshaftpflichtschäden 24. Aufl. Kap. 1 Rn. 42; Burmann in Burmann/Heß/Jahnke/Janker, Straßenverkehrsrecht 21. Aufl. § 7 StVG Rn. 15; König in Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht 40. Aufl. § 17 Rn. 32; Huber, Das neue Schadensersatzrecht 2003 § 4 Rn. 104, 107, 127; Maier in Stiefel/Maier, Kraftfahrtversicherung 18. Aufl. AKB 2008 A.1.1 Rn. 81; Hentschel, NZV 2002, 433, 439; Stahl/Jahnke, NZV 2010, 57, 60 ff.) oder ob die Regelung des § 59 Abs. 2 VVG a.F. vorrangig ist.

- 27 aa) Allerdings scheint die Entwurfsbegründung für die mit dem Zweiten Gesetz zur Änderung schadensersatzrechtlicher Vorschriften vorgenommene Änderung der §§ 7, 17, 18 StVG (BT-Drucks. 14/7752, S. 29) einen solchen Vorrang des Innenausgleichs nach § 17 Abs. 4 StVG nahe zu legen. Der Gesetzgeber ist dort ersichtlich davon ausgegangen, der Innenausgleich lasse sich so handhaben, als stellten Zugmaschine und Anhänger vergleichbare Unfallverursacher dar wie zwei getrennte, den Schaden herbeiführende Kraftfahrzeuge (i.S. von § 17 Abs. 1 StVG). Er hat deshalb ausgeführt:

"Ist der Schaden ausschließlich durch das Zugfahrzeug oder dessen Führer verursacht worden, sichern ihm die insoweit ergänzten §§ 17 Abs. 2 und 18 Abs. 3 StVG (...) ein Rückgriffsrecht im Innenverhältnis. Letztendlich soll in solchen Fällen der Halter des Anhängers nicht den Schaden tragen, der durch das Zugfahrzeug oder dessen Führer verursacht wurde und in denen sich die Betriebsgefahr des Anhängers nicht realisiert hat."

- 28 Wegen dieser Begründung sieht ein Teil der Literatur die Einstandspflicht des Anhänger-Versicherers im Innenverhältnis auf Fälle be-

schränkt, in denen sich bei einem Unfall lediglich Mängel des Anhängers ausgewirkt haben (Stahl/Jahnke, NZV 2010, 57, 62; zu § 17 StVG auch: Heß in Burmann/Heß/Jahnke/Janker, Straßenverkehrsrecht 21. Aufl. § 17 StVG Rn. 25; Heß/Jahnke, Das neue Schadensrecht 2000 S. 45).

29 Dem kann nicht gefolgt werden. Die - die zitierte Entwurfsbegründung tragende - Gegenüberstellung von Führer und Halter des Zugfahrzeugs einerseits und Anhängerhalter andererseits trifft weder haftungsrechtlich noch versicherungsrechtlich zu. Sie übersieht haftungsrechtlich, dass zum Haftungsverband des Anhängers auch dessen Führer zählt, was sich schon aus § 18 Abs. 1 StVG unmittelbar ergibt. Nach ständiger Rechtsprechung bilden Halter und Fahrer desselben schädigenden Fahrzeugs eine Haftungseinheit, die unterschiedliche Haftungsquoten zwischen beiden verbietet (BGH, Urteile vom 26. April 1966 - VI ZR 221/64, VersR 1966, 664 unter 1 b und c und vom 13. Dezember 2005 - VI ZR 68/04, VersR 2006, 369 Rn. 11).

30 Auch ein Innenausgleich der Versicherer nach dem Modell des § 17 Abs. 1 StVG wäre nur möglich, wenn sich mit dem Zugmaschinenhaftungsverband und dem Anhängerhaftungsverband zwei voneinander trennbare, selbständige Haftungseinheiten gegenüberstünden. So liegen die Dinge aber nicht. Vielmehr hat die Entwurfsbegründung übersehen, dass der Zugmaschinenführer - sowohl haftungs- wie versicherungsrechtlich - in Personalunion zugleich dem Anhänger-Haftungsverband als Fahrzeugführer angehört. Darin unterscheidet sich ein unfallverursachendes Gespann von zwei voneinander unabhängigen schädigenden Fahrzeugen. Es ist nicht nur technisch, sondern über die Person des Fahrzeugführers auch personell verbunden (vgl. OLG Köln, r+s 1985,

270; Biela in Becker/Böhme, Kraftverkehrshaftpflichtschäden 24. Aufl. Kap. 1 Rn. 352; Heß in Burmann/Heß/Jahnke/Janker, Straßenverkehrsrecht 21. Aufl. § 18 StVG Rn. 4; Heß/Jahnke, Das neue Schadensrecht 2000 S. 43; Stahl/Jahnke, NZV 2010, 57, 58; BT-Drucks. 14/8780, S. 23). Es hat zudem - anders als zwei getrennte Kraftfahrzeuge - als Betriebseinheit eine aus der Fahrzeugverbindung herrührende, spezifische Betriebsgefahr.

31 Das wird gerade im hier zu entscheidenden Fall deutlich: Bei einer Anwendung der §§ 17 Abs. 4, 18 Abs. 3 StVG in der Weise, dass lediglich die Verursachungsbeiträge von Halter und Fahrer der Zugmaschine einerseits und Halter des Anhängers andererseits gegeneinander abgewogen würden, bliebe unberücksichtigt, dass der Fahrer der Zugmaschine, dem hier infolge einer den Witterungsverhältnissen nicht angepassten Geschwindigkeit ein unfallursächliches, schuldhaftes Fehlverhalten anzulasten ist und der damit die Betriebsgefahr des gesamten Gespanns maßgeblich erhöht hat, zugleich Fahrer des Anhängers war. Sein Fehlverhalten muss deshalb auch der Anhängerhaftung zugeordnet werden.

32 bb) Jedenfalls dann, wenn Zugmaschine einerseits und Anhänger andererseits keine selbständigen Haftungseinheiten bilden können, weil sie - wie hier - über die Person des Gespannführers zu einer Haftungseinheit verbunden sind, innerhalb derer die Zuweisung unterschiedlicher Haftungsquoten ausgeschlossen ist, kann § 17 Abs. 4 StVG zu keiner von der Rechtsfolge des § 59 Abs. 2 Satz 1 VVG a.F. abweichenden Ausgleichspflicht führen.

33 3. Verzugszinsen stehen der Klägerin infolge der Leistungsverweigerung der Beklagten aus §§ 286 Abs. 1, 2 Nr. 3, 288 Abs. 1 BGB zu.

Terno

Wendt

Felsch

Harsdorf-Gebhardt

Dr. Karczewski

Vorinstanzen:

LG Hannover, Entscheidung vom 17.06.2008 - 2 O 274/07 -
OLG Celle, Entscheidung vom 27.11.2008 - 5 U 88/08 -