
Datum: 06.10.2009
Gericht: Oberlandesgericht Hamm
Spruchkörper: 21. Zivilsenat
Entscheidungsart: Urteil
Aktenzeichen: 21 U 146/08
ECLI: ECLI:DE:OLGHAM:2009:1006.21U146.08.00

Vorinstanz: Landgericht Dortmund, 21 O 418/07

Tenor:

Die Berufung der Beklagten gegen das am 15.08.2008 verkündete Urteil der Einzelrichterin der 21. Zivilkammer des Landgerichts Dortmund wird auf ihre Kosten zurückgewiesen.

Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar.

Die Revision wird nicht zugelassen.

<u>Gründe:</u>	1
(abgekürzt gem. §§ 540 Abs.2, 313a Abs.1 S.1 ZPO)	2
I.	3
Die Klägerin nimmt die Beklagte wegen eines Unfalls des bei ihr krankenversicherten T in Anspruch.	4
Die Klägerin ist eine Krankenversicherung. Sie ist mit der Beklagten, einer Haftpflichtversicherung, durch ein Rahmenteilungsabkommen aus dem Jahr 1984 verbunden.	5
Das Rahmenteilungsabkommen enthält folgende Regelungen:	6
"§ 1	7
	8

(1) Kann eine diesem Abkommen beigetretene Krankenkasse ("K") gegen eine natürliche oder juristische Person, die bei einem diesen Abkommen beigetretenen Versicherer ("H") haftpflichtversichert ist, gem. § 116 SGB X Ersatzansprüche aus Schadensfällen ihrer Versicherten oder deren mitversicherten Familienangehörigen (Geschädigte) geltend machen, so verzichten die "H" auf die Prüfung der Haftungsfrage.	
(2) Voraussetzung für die Anwendung des Abkommens ist in der Kraftfahrt-Haftpflichtversicherung ein Kausalzusammenhang zwischen dem Schadenfall und dem Gebrauch eines Kraftfahrzeuges; ...	9
(3) Die Leistungspflicht der "H" entfällt, wenn schon aufgrund des unstreitigen Sachverhalts10 unzweifelhaft und offensichtlich ist, dass eine Schadensersatzpflicht des Haftpflichtversicherten gar nicht in Frage kommt. Dies gilt nicht für den Einwand des unabwendbaren Ereignisses (§ 7 II StVG) und für den Fall, dass der Schaden durch eigenes Verschulden – nicht jedoch Vorsatz – des Geschädigten entstanden ist.	10
...	11
(7) Die "H" ersetzt der "K" ...	12
a) in Fällen der Kraftfahrt-Haftpflichtversicherung ... 55 v.H.	13
..."	14
Wegen der weiteren Einzelheiten wird auf das Rahmenteilungsabkommen vom 10.05. / 18.04.1984 (Bl.8 ff d.A.) Bezug genommen.	15
Der Versicherungsnehmer der Klägerin, Herr T, erlitt aufgrund eines Verkehrsunfalles vom 15.07.2006 auf der H-Straße in E, bei dem ein am Straßenrand abgestellter, bei der Beklagten versicherter Kfz-Anhänger beteiligt war, mehrere Frakturen. Die Klägerin macht nunmehr entsprechend der im Rahmenteilungsabkommen vereinbarten Quote 55 % ihrer Aufwendungen für die ärztliche Behandlung ihres Versicherungsnehmers geltend.	16
Die Parteien streiten darüber, ob der Anwendungsbereich des Rahmenteilungsabkommens auch für den Fall eröffnet ist, dass ein Kausalzusammenhang zwischen einem Schadenfall und dem Gebrauch eines Anhängers besteht.	17
Wegen der weiteren Einzelheiten des Sach- und Streitstandes wird auf die Schriftsätze der Parteien Bezug genommen.	18
II.	19
Die zulässige Berufung hat in der Sache keinen Erfolg.	20
Das Landgericht hat der Klage – jedenfalls im Ergebnis – zu Recht stattgegeben.	21
Die Klägerin kann von der Beklagten aufgrund des Rahmenteilungsabkommens aus dem Jahr 1984 55 % ihrer Aufwendungen ersetzt verlangen.	22
Der Beklagten ist allerdings zuzugeben, dass nach dem Wortlaut eine Anwendbarkeit der maßgeblichen Regelungen des Rahmenteilungsabkommens zunächst nicht in Betracht kommt. Gem. § 1 Abs.2 ist Voraussetzung für die Anwendung des Abkommens ein Kausalzusammenhang zwischen dem Schadenfall und dem Gebrauch eines	23

"Kraftfahrzeugs". Ein Fahrzeug ist nach der Legaldefinition des § 1 Abs.2 StVG aber nur dann ein Kraftfahrzeug, wenn es durch Maschinenkraft bewegt wird (vgl. auch Hentschel/Dauer, StVG, 40.Aufl., § 1 Rn.2). Bei einem Anhänger handelt es sich demgemäß nicht um ein Kraftfahrzeug. Entsprechend findet sich im StVG der Begriff "Anhänger" auch stets gesondert neben dem Begriff "Kraftfahrzeug", wenn die jeweilige Regelung auch für Anhänger gelten soll.

Letztlich ergibt sich eine Anwendbarkeit des Rahmenteilungsabkommens für den vorliegenden Fall jedoch im Wege der ergänzenden Vertragsauslegung. 24

Voraussetzung für eine ergänzende Vertragsauslegung ist eine planwidrige Regelungslücke. Sie ist zu bejahen, wenn der Vertrag eine Bestimmung vermissen lässt, die erforderlich ist, um den ihm zugrunde liegenden Regelungsplan zu verwirklichen. Dabei muss die Regelungslücke nicht von Anfang an bestanden haben, sondern kann auch darauf zurückzuführen sein, dass sich die bei Vertragsschluss bestehenden rechtlichen Verhältnisse nachträglich geändert haben. Keine Lücke liegt dagegen vor, wenn die getroffenen Regelungen bewusst abschließend sein sollten (Palandt/Ellenberger, BGB, 68. Aufl., § 157 Rn.3 m.w.N.). 25

Hier haben sich die rechtlichen Verhältnisse insoweit nachträglich geändert, als der Gesetzgeber durch das Zweite Gesetz zur Änderung schadensersatzrechtlicher Vorschriften vom 19.07.2002 eine Gefährdungshaftung auch für Anhänger eingeführt hat. Eine ausdrückliche Regelung für einen solchen Haftungsfall enthält das Rahmenteilungsabkommen nicht. Unter Berücksichtigung des Sinns und Zwecks des Abkommens ist die aufgrund der Gesetzesänderung entstandene Lücke in diesem Bereich auch planwidrig. 26

Sinn und Zweck des Rahmenteilungsabkommens von 1984 ist eine unkomplizierte und kostengünstige Schadensabwicklung zwischen den beteiligten Versicherungen. Diese haben sich im Bereich der Haftpflichtversicherung für Kraftfahrzeuge, die der Gefährdungshaftung nach § 7 StVG unterliegen, unter Verzicht auf eine unter Umständen aufwändige und teure Prüfung haftungsrechtlicher Fragen generell auf eine quotale Abrechnung verständigt. Eine solche Verständigung im Rahmen eines Abkommens ist dabei grundsätzlich langfristig angelegt – hier besteht die Vereinbarung ungekündigt bereits seit 1984 – und betrifft eine Vielzahl von beigetretenen Versicherungen. Legt man dies zugrunde, wird deutlich, dass das Rahmenteilungsabkommen nicht statisch auszulegen ist, sondern nachträgliche Änderungen in der Rechtsprechung sowie auch etwaige Gesetzesänderungen bei der Anwendung des Abkommens entsprechend dem zugrunde liegenden Regelungsplan zu berücksichtigen sind. Die Annahme, dass die Regelungen des Rahmenteilungsabkommens – ungeachtet einer Änderung der rechtlichen Verhältnisse – bewusst abschließend sein sollten, ist daher nicht gerechtfertigt. 27

Dies gilt auch speziell für den hier vorliegenden Sachverhalt. Dagegen spricht nicht, dass die vertragsschließenden Parteien seinerzeit das Abkommen – bewusst – nicht auf die Anhänger-Haftpflicht erstreckt haben. Im Zeitpunkt des Vertragsschlusses gab es nämlich noch keine Gefährdungshaftung für Anhänger, so dass sich die Ausgangslage von dem geregelten Fall der Kraftfahrt-Haftpflichtversicherung unterschied. Da sich diese Ausgangslage durch die Gesetzesänderung verändert hat, ist eine ergänzende, den Regelungsplan des Abkommens berücksichtigende Auslegung zulässig. 28

Grundlage für die Ergänzung des Vertragsinhalts ist der hypothetische Parteiwille. Es ist darauf abzustellen, was die Parteien bei angemessener Abwägung ihrer Interessen nach 29

Treu und Glauben als redliche Vertragsparteien vereinbart hätten, wenn sie den nicht geregelten Fall bedacht hätten (Palandt/Heinrichs, a.a.O., § 157 Rn.7 m.w.N.). Danach sind die Regelungen des Rahmenteilungsabkommens über die Kraftfahrt-Haftpflichtversicherung vorliegend entsprechend anzuwenden. Die Parteien haben bei Abschluss des Rahmenteilungsabkommens alle seinerzeit der Gefährdungshaftung gemäß § 7 StVG unterliegenden Fälle, für die die Haftpflichtversicherungen Deckung zu gewähren haben, dem Anwendungsbereich des Abkommens und damit der festgelegten quotalen Abrechnung unterworfen. Auf dieser Grundlage ist bereits in der Vergangenheit ein erheblicher Teil der Unfälle mit Beteiligung von Anhängern abgewickelt worden. Denn die Rechtsprechung hat den Betriebsbegriff des § 7 StVG sehr weit gefasst und den Betrieb eines Anhängers in vielen Fallkonstellationen noch dem Betrieb des ziehenden Fahrzeuges zugerechnet. Auch vom Zugfahrzeug abgekoppelte und "vorübergehend" abgestellte Anhänger wurden danach noch dem Betrieb des ziehenden Fahrzeuges zugeordnet, mit der Folge, dass § 7 StVG a.F. anwendbar war (vgl. hierzu etwa BGH VRS 72, 38 ff; OLG München, NZV 1999, 124 ff; OLG Bremen, VersR 1984, 1084 ff). Nachdem der Gesetzgeber zur Schließung verbleibender Lücken Anhänger – in gleicher Weise wie Kraftfahrzeuge – der Gefährdungshaftung gemäß § 7 StVG unterworfen hat, entspricht es dem Regelungsplan des Abkommens und daher unter Berücksichtigung der beiderseitigen Interessen dem hypothetischen Willen der Vertragsparteien, auch diese Fälle – und damit wiederum alle Fälle der Gefährdungshaftung gemäß § 7 StVG – nach dem Rahmenteilungsabkommen abzuwickeln. Für diese Bewertung spricht insbesondere auch der Sinn und Zweck des Abkommens, eine unkomplizierte und kostengünstige Schadensabwicklung zwischen allen Versicherungen im schadensträchtigen Bereich des Straßenverkehrs zu gewährleisten. Etwas anderes würde nur dann gelten, wenn sich durch die Einbeziehung der Gefährdungshaftung für Anhänger in den Anwendungsbereich des Abkommens die Risikolage maßgeblich verändern würde. Dies ist jedoch weder substantiiert und nachvollziehbar vorgetragen noch ersichtlich. Vielmehr dürften die Fälle, in denen die Gesetzesänderung vom 19.07.2002 relevant wird, im Vergleich zum Gesamtkomplex der Gefährdungshaftung im Straßenverkehr von weit untergeordneter Bedeutung bleiben.

Die Voraussetzungen des Rahmenteilungsabkommens für das Eingreifen der quotalen Abrechnung im Übrigen liegen ebenfalls vor. Ein Kausalzusammenhang zwischen dem Schadenfall und dem Gebrauch des Anhängers ist zu bejahen. Der Begriff "Gebrauch" eines Fahrzeuges ist den AKB entlehnt, wobei allgemein anerkannt ist, dass der "Gebrauch" des Fahrzeugs den "Betrieb" des Fahrzeugs i.S.d. § 7 StVG mindestens einschließt. Nach dem von der Rechtsprechung weit gefassten Betriebsbegriff ist der Unfallschaden hier unproblematisch bei Betrieb des Anhängers erfolgt. Auch ein am Straßenrand abgestelltes Fahrzeug – wie hier der Anhänger – unterfällt danach noch dem Betriebs- und Gebrauchsbegriff, da von ruhenden Fahrzeugen ebenso wie von bewegten Fahrzeugen eine Gefährdung ausgehen kann. Die Betriebsgefahr wird daher im Regelfall nur dann verneint, wenn ein Fahrzeug außerhalb des öffentlichen Verkehrsraumes abgestellt wird (Hentschel/König, StVG, 40.Aufl., § 7 Rn.4 ff m.w.N.). Etwas anderes kann lediglich bei ganz außergewöhnlichen Umständen in Betracht kommen, die hier nicht ersichtlich sind. Vielmehr hat sich vorliegend gerade auch die dem am Straßenrand abgestellten Anhänger innewohnende Gefährlichkeit in dem Unfall realisiert. Die Beklagte ist damit als Haftpflichtversicherer des Anhängers grundsätzlich eintrittspflichtig. Für diesen Fall hat sie gem. § 1 Abs.1 des Abkommens auf die Prüfung der Haftungsfrage verzichtet. Darüber hinaus ist in § 1 Abs.3 des Abkommens ausdrücklich vereinbart, dass die Leistungspflicht nicht mit Hinweis auf den Einwand des unabwendbaren Ereignisses oder den Einwand des Verschuldens des Geschädigten abgelehnt werden kann. Es kann daher dahinstehen, ob der Unfall für den Halter des Anhängers unabwendbar war bzw. ein überwiegendes Verschulden

des Geschädigten vorlag.

Da Einwände zur Höhe des geltend gemachten Schadens nicht geltend gemacht sind, 31
besteht der Klageanspruch nebst Zinsen in voller Höhe.

Die Nebenentscheidungen beruhen auf §§ 97 Abs.1, 708 Nr.10, 711, 713 ZPO. 32

Die gesetzlichen Voraussetzungen für die Zulassung der Revision liegen nicht vor. 33