

gung des höheren Nutzungsausfallsschadens wie gegenüber einem nicht kfz-haftpflichtversicherten Geschädigten oder einem Kfz-Sachschaden eines Anspruchstellers, der nicht der österr Kfz-Haftpflichtversicherung unterliegt.

7. De lege ferenda würde es mE aber Sinn machen, die öffentliche Hand nicht nur hinsichtlich der Mindestversicherungssummen den sonstigen Kfz-Haltern gleichzustellen, sondern diese auch hinsichtlich der

Auswirkungen bei Ersatz des Nutzungsausfallsschadens wie einen normalen Halter zu behandeln. Dafür würde immerhin sprechen, dass derjenige, der einen höheren Ersatz verlangen kann, für die Gegenleistung über eine höhere Haftpflichtversicherungsprämie auch selbst aufkommt bzw bei Selbstversicherung im Regressweg in Anspruch genommen werden kann.

Christian Huber, RWTH Aachen

ZVR 2009/102

§§ 23, 61 VersVG;
Art 5.3.1
AFIB 1993;
Art 7 Abs 3.2
ABK 2002;
§ 6 Abs 3 VersVG

OGH 22. 10. 2008,
7 Ob 157/08 a
(OLG Linz
12. 2. 2008,
3 R 202/07 g;
LG Salzburg
2. 8. 2007,
2 Cg 128/04 d)

→ Keine Zurechnung des Fehlverhaltens des Gemeinschuldner bei Tätigkeit als Fahrer im Rahmen der Unternehmensfortführung nach KO-Eröffnung bei der Kfz-Kaskoversicherung

§§ 23, 61 VersVG

Dem MV ist idR keine zur Leistungsfreiheit des Kaskoversicherers führende Fahrlässigkeit vorzuwerfen, wenn er sich anlässlich der Fortführung des Gemeinschuldner-Unternehmens auf eine großzügige Überprüfung der Lenk- und Ruhensvorschriften der mit der Ausführung von Transportfahrten nach Weisung des MV betrauten Fahrer (darunter des Gemeinschuldners selbst) beschränkt. Ohne Übertragung der Organisations-, Leitungs- oder Überwachungsbefugnis muss sich der MV Fehlverhalten des Gemeinschuldners nicht zurechnen lassen.

Sachverhalt

[Ausführung von 2 Aufträgen im Rahmen der Unternehmensfortführung nach Konkurseröffnung]
Über das Vermögen des Transportunternehmers Karl M. (in der Folge: Gemeinschuldner = GS) wurde am

9. 10. 2002 das Konkursverfahren eröffnet und der KI zum MV bestellt. In der KO-TS v 4. 11. 2002 wurde die Fortführung des Unternehmens beschlossen, um vor allem noch zwei Aufträge abzuwickeln. Diese sollten mit zwei Fahrern, nämlich dem GS und einem weiterbeschäftigten Angestellten, durchgeführt werden. Im Zug der Fortführung des Unternehmens wurde ein Lkw samt Anhänger von der NI gemietet. Es wurden hins des Lkw-Zugs bei der Bekl zwei Kaskoversicherungsverträge, uzw je einer für das Zugfahrzeug und den Anhänger, abgeschlossen. Art 5.3.1 AFIB 1993 und Art 7 Abs 3.2 ABK 2002, die den VersVerträgen zu Grunde liegen, legen ua die Obliegenheit des VersN bei sonstiger Leistungsfreiheit des Versicherers fest, nach Möglichkeit zur Feststellung des Sachverhalts beizutragen. Die VersVerträge sind zu Gunsten der NI vinkuliert.

OGH hält weiter an Ablehnung der Repräsentantentheorie fest; wenn der Gemeinschuldner nach Konkurseröffnung im Rahmen der Unternehmensfortführung als Fahrer noch „Aufträge“ abwickelt, muss sich der MV dessen Fehlverhalten nicht zurechnen lassen, weil der GS nicht als „Bevollmächtigter“ des MV anzusehen ist.

[Anordnungen des MV gegenüber den Fahrern]

Der KI vereinbarte mit den Fahrern, dass sie sich abwechseln sollten, sodass die Arbeitszeitvorschriften eingehalten werden könnten. Er überließ den Fahrern die konkrete Einteilung. Sie führten keine Stundenaufzeichnungen. Am Ende der Woche übergaben sie dem KI die Tachografenscheibe und er überprüfte, ob die gefahrenen km mit der Abwicklung der Aufträge

Art 5.3.1 AFIB 1993; Art 7 Abs 3.2 ABK 2002;
§ 6 Abs 3 VersVG

Legt der MV dem Versicherer nach einem Unfall die Tachografenscheibe nicht vor, liegt darin zwar eine Obliegenheitsverletzung. Selbst wenn durch Vorlage der geforderten Tachografenscheiben im Verfahren der (strikt zu führende) Kausalitätsgegenbeweis erbracht worden sein sollte, ist dieser dann ausgeschlossen, wenn der MV mit Schädigungs-, Verschleierungs- oder Täuschungsvorsatz gehandelt haben sollte.

übereinstimmten, sodass Schwarzfahrten ebenso ausgeschlossen werden konnten wie eine Fahrt immer durch denselben Fahrer. Dem MV waren die verordneten Ruhezeiten „im Groben“ bekannt.

[Keine Beanstandungen bei Überprüfungen durch GKK und Polizei]

Anfang 2003 nahm die SbgGKK eine Überprüfung der Übereinstimmung der Arbeitszeiten mit den Tachografenscheiben vor. Dabei wurde nicht konkret die Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten geprüft, allerdings wäre eine längere Lenkzeit als durchgehende Arbeitszeit gewertet worden, wodurch sich die Berechnung der Abgaben geändert hätte. Es gab während der Betriebsfortführung hins der beiden Fahrer keine Beanstandungen, wohl aber hins anderer Fahrer in früheren Zeiträumen. Der KI wies den GS ausdrücklich darauf hin, dass bei der Fortführung im Konkurs die Arbeitszeiten einzuhalten seien. Da es in der Folge weder zu Beanstandungen durch die Polizei noch die GKK kam, ging der KI davon aus, dass sich die Fahrer an die Vorschriften hielten.

[Unfallhergang]

Der GS hielt die gesetzlich vorgesehenen Ruhezeiten in der Folge nicht ein. Am 5. 4. 2003 nahm er nach längerer Fahrt und kürzeren Ruhepausen um 5.55 Uhr den Lkw wieder in Betrieb. Um ca 6.14 Uhr kam es zu einem Auffahrunfall, bei dem der GS zu Tode kam. Zuvor reagierte er noch auf das vor ihm langsamer fahrende Fahrzeug durch eine aktive Handlung. Die Reaktionsverspätung des GS ist entweder auf einen Sekundenschlaf oder auf Übermüdung zurückzuführen. Bei der Durchsuchung des Lkw durch die Polizei fand man eine

Vielzahl von Tachografenscheiben, nur die vom Vortag des Verkehrsunfalls nicht.

Das Zugfahrzeug hatte unter Berücksichtigung des Restwerts einen Schaden in der Höhe von € 42.080,- netto erlitten. Für den Anhänger fielen Reparaturkosten in der Höhe von € 1.358,75 netto an. Der Selbstbehalt beträgt für das Zugfahrzeug € 1.090,- und für den Anhänger € 400,-.

[Beiderseitige Prozessstandpunkte und E der Vorinstanzen]

Der Kl begehrt den Ersatz der Schäden an den benützten Fahrzeugen aus dem Kaskoversvertrag abzgl Selbstbehalt.

Die Bekl beantragt die Abweisung der Klage. Sie sei wegen grob fahrlässiger Herbeiführung des VersFalls durch den GS und den MV, wegen nachträglicher Gefahrenerhöhung nach § 23 VersVG sowie wegen Verletzung der Aufklärungsobliegenheit nach Art 5.3.1 AFIB 1993 und Art 7 Abs 3.2 ABK 2002 leistungsfrei.

Das ErstG gab dem Klagebegehren statt.

Das BerG wies das Klagebegehren ab.

Der OGH gab der Rev des Kl iS des gestellten Aufhebungsantrags statt.

Aus der Begründung

[...]

[Ablehnung Repräsentantenhaftung]

Wie bereits die Vorinstanzen erkannt haben, kann die in D entwickelte Repräsentantenhaftung aus dem VersVG nicht abgeleitet werden (RIS-Justiz RS0080407). Das Verhalten eines Dritten kann daher nicht zur Leistungsfreiheit des Versicherers führen (7 Ob 6/84; 7 Ob 41/98 z; 7 Ob 165/02 v; *Schauer*, Versicherungsvertragsrecht³ 269). Auch die selbständige Ausführung eines Auftrags durch einen Erfüllungshelfen ist dem VersN nicht zuzurechnen (7 Ob 78/99 t). Auf Vorsatz oder grobes Verschulden des Lenkers kommt es daher bei der Beurteilung der Leistungspflicht des Versicherers grundsätzlich nicht an, wenn dieser nicht gleichzeitig VersN ist. Ungeachtet der Ablehnung der Repräsentantentheorie ist dem VersN aber in Bezug auf Obliegenheiten das Verhalten jener zuzurechnen, die er zur Abwicklung des VersVerhältnisses bevollmächtigt hat (RIS-Justiz RS0019473). Zu prüfen ist nun, ob dem GS iS die Stellung eines Bevollmächtigten zukommt.

[Fehlverhalten des GS als Lenker nicht dem MV zurechenbar]

Nach § 3 KO sind alle Rechtshandlungen des GS nach der KO-Eröffnung den KO-Gläubigern gegenüber unwirksam. Dem GS ist also grundsätzlich die Verfügung und Organisation über sein Unternehmen durch die KO-Eröffnung entzogen. Die Feststellungen bieten – im Gegensatz zur Rechtsmeinung des BerG und der Bekl – keinen Anlass dazu, anzunehmen, der MV habe den GS dennoch (intern) mit eigenverantwortlicher Entscheidungsbefugnis ausgestattet und ihm eine leitende Stellung im Unternehmen anvertraut (vgl zum Repräsentanten allgem: RIS-Justiz RS0009113). Der Kl trug lediglich dem GS und dem zweiten Fahrer auf,

die Fahrten abwechselnd durchzuführen und selbst einzuteilen, wer welche Fahrten unternehmen sollte. Zusätzlich ermahnte er sie, die Ruhe- und Fahrzeiten einzuhalten. Eine betriebstechnische Organisations-, Leitungs- oder Überwachungsbefugnis übertrug er damit nicht. Der GS war im vom Kl fortgeführten Betrieb lediglich Fahrer, die Leitung verblieb beim Kl. Im Hinblick auf die stRsp des OGH zu § 61 VersVG ist daher das Verhalten des GS als Lenker dem Kl nicht zuzurechnen, sodass sich aus seinem Verhalten allein keine Leistungsfreiheit der Bekl ergeben kann.

[Keine grobe Fahrlässigkeit des MV]

Nach dem Selbstverschuldensprinzip kann die Leistungsfreiheit der Bekl nur dann eintreten, wenn den Kl, der während des Konkurses im Hinblick auf die Betriebsfortführung den VersVertrag abgeschlossen hat, selbst ein grob fahrlässiger Sorgfaltsverstoß bei der Betriebsführung (Organisationsmängel) vorzuwerfen wäre (vgl 7 Ob 6/84).

Grobe Fahrlässigkeit im Bereich des VersVertragsrechts ist dann gegeben, wenn schon einfachste, naheliegende Überlegungen nicht angestellt und Maßnahmen nicht ergriffen werden, die jedermann einleuchten müssen, wenn jedenfalls völlige Gleichgültigkeit gegen das vorliegt, das offenbar unter den gegebenen Umständen hätte geschehen müssen (RIS-Justiz RS0031127). Grob fahrlässig handelt, wer im täglichen Leben die erforderliche Sorgfalt gröblich, in hohem Grad, aus Unbekümmertheit oder Leichtfertigkeit außer Acht lässt, wer nicht beachtet, was unter den gegebenen Umständen jedem einleuchten müsste. Sie ist bei schlechthin unentschuldbaren Pflichtverletzungen anzunehmen, die das gewöhnliche Maß an nie ganz vermeidbaren Fahrlässigkeitshandlungen des täglichen Lebens ganz erheblich übersteigen (RIS-Justiz RS0030303).

Der Kl hat die Fahrer nicht sich selbst überlassen, sondern sie während der Betriebsfortführung insofern überwacht, als er sich die Tachografenscheiben vorlegen ließ und diese auf Plausibilität im Hinblick auf die zurückgelegten Kilometer und das Abwechseln der Fahrer überprüfte. Beanstandungen hins der eingesetzten Fahrer in Bezug auf Ruhezeitüberschreitungen lagen dem Kl nicht vor. Weiters ist zu beachten, dass der GS ja selbst vor KO-Eröffnung Unternehmer war und der Kl daher davon ausgehen konnte, dass ihm die Bestimmungen über die Ruhe- und Lenkzeiten bekannt waren. Er konnte auch – mangels weiterer Verdachtspunkte – davon ausgehen, dass sie vom vormaligen Unternehmer eingehalten werden, zumal er dies ausdrücklich gefordert hatte. Mag sein, dass der Kl im Einzelfall gegen seine Verpflichtung als Unternehmensführer (Art 13 AETR) verstoßen hat. Ob dies bereits eine Obliegenheitsverletzung darstellt, kann aber im vorliegenden Fall dahingestellt bleiben, weil dem Kl keine schlechthin unentschuldbare, extrem auffallende Sorglosigkeit anzulasten ist.

[Keine Leistungsfreiheit nach § 23 VersVG]

Die Bekl kann sich auch nicht auf § 23 VersVG berufen. Nach § 23 Abs 1 VersVG darf der VersN nach Abschluss des Vertrags ohne Einwilligung des Versicherers weder eine Erhöhung der Gefahr vornehmen noch

die Vornahme durch einen Dritten gestatten. Da der Kl die festgestellten Ruhezeitenüberschreitungen weder angeordnet hatte noch davon informiert sein musste, kommt schon aus diesem Grund eine Leistungsfreiheit nach § 23 VersVG nicht in Betracht (vgl. RIS-Justiz RS0080335).

[Leistungsfreiheit wegen Verletzung von Aufklärungsobliegenheiten durch MV nach VersFall]
Die Bekl hat aber auch noch Leistungsfreiheit infolge Verletzung der Aufklärungsobliegenheiten durch den Kl mit *dolus coloratus* eingewandt, womit sich das ErstG nicht auseinandergesetzt hat. Es fehlen Feststellungen, warum und aus welchen Motiven der MV die von der Bekl geforderten weiteren Tachografenscheiben nicht früher vorlegte. Auch wenn das Verhalten des Lenkers dem Kl nicht unmittelbar zuzurechnen ist, so war der Kl doch verpflichtet, die Tachografenscheiben über Verlangen des Versicherers im Rahmen seiner Aufklärungsobliegenheit vorzulegen, um dem Versicherer zu ermöglichen, das Verschulden des VersN selbst zu beurteilen.

[Beweislastverteilung bei Verstoß gegen nachvertragliche Aufklärungsobliegenheit]
Obliegenheiten nach dem VersFall dienen dem Zweck, den Versicherer vor vermeidbaren Belastungen und ungerechtfertigten Ansprüchen zu schützen. Nach stRsp hat der VersN, wenn der Versicherer eine Obliegenheitsverletzung beweist, zu behaupten und zu beweisen, dass er sie weder vorsätzlich noch grob fahrlässig begangen hat (RIS-Justiz RS0081313). Nur eine leichte Fahrlässigkeit bleibt demnach ohne Sanktion (RIS-Justiz RS0043728). Gelingt dem VersN der Beweis der leichten Fahrlässigkeit nicht, so steht ihm nach § 6 Abs 3 VersVG auch bei schlicht vorsätzlicher oder grob fahrlässiger Obliegenheitsverletzung der Kausalitätsgegenbeweis offen. Darunter ist der Nachweis zu verstehen, dass die Obliegenheitsverletzung weder auf die Feststellung des VersFalls noch auf die Feststellung

oder den Umfang der Leistungspflicht des Versicherers einen Einfluss gehabt hatte (RIS-Justiz RS0116979). Der Kausalitätsgegenbeweis ist strikt zu führen und setzt voraus, dass ihm eine Beweislage zu Grunde liegt, die jener gleichwertig ist, die der Versicherte durch seine Obliegenheitsverletzung zerstört oder eingeschränkt hat (RIS-Justiz RS0081225).

[Kein Kausalitätsgegenbeweis bei *dolus coloratus* – Feststellungsmängel]

Grundsätzlich wäre davon auszugehen, dass der Kl durch Vorlage der geforderten Tachografenscheiben im Verfahren den Kausalitätsgegenbeweis erbracht hat, konnte doch die Bekl aus den nun vorgelegten Scheiben all das erkennen, was sie bei früherer Vorlage auch hätte erkennen können. Der Kausalitätsgegenbeweis ist aber dann ausgeschlossen, wenn der Kl mit Schädigungs-, Verschleierungs- oder Täuschungsvorsatz gehandelt hätte, also mit dem Vorsatz, die Leistungspflicht des Versicherers zu beeinflussen oder die Feststellung solcher Umstände zu beeinträchtigen (RIS-Justiz RS0109766). Sollte der Kl in Schädigungs- oder Verschleierungsabsicht gehandelt haben – dazu fehlen noch Feststellungen des ErstG –, wäre der Kausalitätsgegenbeweis im Hinblick auf § 6 Abs 3 Satz 2 VersVG ausgeschlossen (RIS-Justiz RS0081253). Der VersN muss nachweisen, dass es ihm bei der Obliegenheitsverletzung am Täuschungsvorsatz mangelte (7 Ob 63/02 v).

[Einfluss der Vinkulation auf Klagebegehren]

Das ErstG wird sich daher im fortzusetzenden Verfahren damit auseinandersetzen müssen, aus welchen Gründen der MV die Tachografenscheiben nicht auf Aufforderung der Bekl vorlegte. Erst dann wird über die Rechtssache abschließend entschieden werden können. Für den Fall, dass dem Kl kein *dolus coloratus* zur Last fällt, ist darauf hinzuweisen, dass er Zahlung an sich fordern darf, weil die NI als Vinkulargläubigerin dem Klagebegehren ausdrücklich zustimmt (7 Ob 45/06 b).

Anmerkung:

In dieser E ging es um die Frage der **Leistungsfreiheit** des Kfz-Kaskoversicherers. Ansatzpunkte waren die (1.) Zurechnung des Fehlverhaltens des GS im Zug der Unternehmensfortführung, (2.) grobe Fahrlässigkeit des MV in Bezug auf die Überwachung der Ruhensvorschriften der Fahrer und (3.) dessen grobfahrlässiges oder vorsätzliches Fehlverhalten im Zug der nachvertraglichen Aufklärungsobliegenheit.

1. Im Gegensatz zu Deutschland gilt die **Repräsentantenhaftung in Österreich nicht**. Maßgeblich ist daher grundsätzlich bloß, ob sich der VersN selbst grob fahrlässig oder vorsätzlich verhalten hat. Etwas anderes gilt lediglich dann, wenn es sich beim Fehlverhalten eines Mitversicherten um einen „Bevollmächtigten“ handelt. Der Begriff „Bevollmächtigter“ ist im vorliegenden Zusammenhang freilich irreführend, weil es nicht darum geht, ob der Mitversicherte zur Abgabe rechtsgeschäftlicher Erklärungen ermächtigt ist. Maßgeblich ist vielmehr, wie das auch die E später zum Aus-

druck bringt, ob dem Mitversicherten eine **Organisations-, Leitungs- oder Überwachungsbefugnis** übertragen worden ist.

Bei Übertragung von Befugnissen an den ehemaligen Unternehmensinhaber im Zug der Unternehmensfortführung im Rahmen des Konkurses kann das knifflig sein. Denkbar ist, dass dem GS wegen dessen Sachkenntnissen – wenn auch unter Aufsicht des MV – die **eigenständige Unternehmensfortführung** übertragen, oder dieser bloß als AN tätig werden soll. Der OGH hat im konkreten Fall zu Recht eine Einordnung wie ein AN bejaht. Dass die beiden Fahrer einen gewissen Entscheidungsspielraum bei der Gestaltung der Durchführung der Transportfahrten hatten, spricht nicht dagegen. So etwas kommt auch bei „normalen“ Arbeitsverhältnissen vor; dies schon deshalb, weil die Arbeitsleistung peripher zu erbringen ist, was gelegentliche UmDispositionen erfordert, und eine permanente Kontrolle durch den AG praktisch ausscheidet. Bei Einbindung des bisherigen Unternehmensinhabers

wird der MV künftig zu bedenken haben, dass die Gefahr der Leistungsfreiheit wegen dessen grob fahrlässigen Verhaltens umso eher droht, je mehr der nunmehrige GS an der langen Leine gelassen wird. In concreto war sie kurz genug, um eine Zurechnung des – womöglich grob fahrlässigen – Fehlverhaltens zu verneinen.

2. Wenn der MV auf die Einhaltung der Ruhezeiten hinweist und **routinemäßige Kontrollen** durchführt, kann ihm jedenfalls dann **nicht grobe Fahrlässigkeit** vorgeworfen werden, wenn er Kenntnis davon hat, dass Überprüfungen durch die GKK und die Polizei zu keinen Beanstandungen geführt haben. Dafür spricht der zusätzliche Gesichtspunkt, dass der MV nicht immer Detailkenntnisse der Branche haben wird. Wenn er dann zusätzlich noch den bisherigen Unternehmensleiter einbindet, der die einschlägigen Vorschriften im Detail kennt, wird man mehr nicht verlangen können.

3. In Bezug auf die Leistungsfreiheit des Versicherers wegen Verletzung der nachvertraglichen Aufklärungsobliegenheit hängt alles an der **Beweislastverteilung**. In Bezug auf die Feinadjustierung ist zu bedenken, dass **subjektive Tatbestandselemente stets schwer zu beweisen** sind. Bedeutsam ist darüber hinaus, welche Anforderungen an das **Beweismaß** gestellt werden. Dabei ist folgende Abfolge zu beachten:

Die Obliegenheitsverletzung ist vom Versicherer zu beweisen. Der VersN kann die ansonsten drohende Leistungsfreiheit abwenden, indem er den Gegenbeweis führt, dass er weder Vorsatz noch grobe Fahrlässigkeit zu verantworten hat. Selbst wenn ihm dieser Beweis nicht gelingen sollte, kann er **alternativ den Kausalitätsgegenbeweis** führen, dass der grob fahrlässige oder vorsätzliche Verstoß gegen die nachvertragliche Aufklärungsobliegenheit ohne Auswirkungen auf die Feststellung oder den Umfang der Leistungspflicht des Versicherers war; dieser Beweis ist freilich **strikt** zu führen. Da dieser hier als erbracht angesehen wurde, stand dem Versicherer zur Herbeiführung der Leistungsfreiheit lediglich der Gegenbeweis des **Schädigungs-, Verschleierungs- oder Täuschungsvorsatzes** des VersN offen. Der OGH hat zurückverwiesen, weil das ErstG dazu keine Feststellungen getroffen habe. Ein solcher Beweis wird vom Versicherer aber kaum zu erbringen sein. Zu bedenken ist, dass der MV ja keinen persönlichen Vorteil zieht, sondern bloß fremdes Vermögen verwaltet. Zudem hat der MV plausibel dargelegt, weshalb die Tachografenscheibe erst später aufgetaucht ist, sodass ihm jedenfalls **nicht grobe Fahrlässigkeit** vorzuwerfen ist. Insoweit hätte es mE der Rückverweisung gar nicht bedurft, weil schon dieser alternative Nachweis die Leistungsfreiheit ausschließt.

Christian Huber, RWTH Aachen

⇒ Risikoausschluss für Entsorgungskosten verunreinigten Ladeguts in der Kfz-Haftpflichtversicherung

Art 8 P 2 AKHB 2004; §§ 914f ABGB

Wird infolge eines vom Halter eines Transportfahrzeugs zu verantwortenden Unfalls das Ladegut mit Mineralöl verunreinigt, sodass es in der Folge als Sondermüll entsorgt werden muss, so umfasst

Sachverhalt [Unfallhergang]

Der Kl betreibt ein Transportunternehmen. Am 8. 1. 2007 fuhr ein DN des Kl mit einem Sattelzug (Lkw samt Anhänger) gegen eine Betonwand und geriet in Brand. Das Ladegut – 24t Plastikgranulat – wurde durch Mineralöle verunreinigt und musste als Sondermüll entsorgt werden. Dem Kl entstanden dadurch Kosten von € 20.752,-. Lkw und Anhänger waren bei der Bekl haftpflichtversichert. Dem VersVertrag wurden die Allgem Bedingungen für die Kfz-Haftpflichtversicherung (AKHB 2004) zugrunde gelegt, deren Art 8 auszugsweise lautet:

[Risikoausschluss nach AKHB]

„Was ist nicht versichert? (Risikoausschlüsse)

Der Versicherungsschutz umfasst nicht

1. [...]

2. Ersatzansprüche wegen Beschädigung, Zerstörung oder Abhandenkommens des versicherten Fahrzeugs und von mit dem versicherten Fahrzeug beförderten Sachen, ...

[...].“

der Risikoausschluss des Art 8 P 2 AKHB 2004 nicht nur den Schaden am Ladegut selbst, sondern auch den daraus resultierenden Folgeschaden, zu dem die Aufwendungen für die Entsorgung als Sondermüll zählen.

[Klagebegehren und Einwendungen der Bekl]

Der Kl begehrt von der Bekl aus der Haftpflichtversicherung die Zahlung des für die Entsorgung des Ladeguts von ihm aufgewendeten Betrags. Der Ausschlussgrund des Art 8 P 2 AHVB (gemeint wohl: AKHB) 2004 betreffe nur unmittelbare Schäden an beförderten Sachen, nicht aber bloß mittelbare Schäden wie die Kosten der Entsorgung von mit dem versicherten Fahrzeug beförderten und zerstörten Sachen. Die Bekl, die Klagsabweisung beantragte, ist gegenteiliger Ansicht: Bereits die wörtliche Auslegung der Bestimmung ergebe einen Risikoausschluss für alle Ansprüche, deren Ursache in der Beschädigung, Zerstörung oder dem Abhandenkommen von mit dem versicherten Fahrzeug beförderten Sachen liege. Die Beschädigung des Transportguts sei ursächlich für die Entsorgungskosten gewesen.

Unterschiedliche Auslegung der Ladegut-Risikoausschlussklausel nach österr und deutschem VersRecht.

[E der Vorinstanzen]

ErstG und BerG wiesen das Klagebegehren ab. Der OGH gab der Rev des Kl nicht Folge. ⇒

ZVR 2009/103

Art 8 Z 2
AKHB 2004;
§§ 914f ABGB

OGH 24. 9. 2008,
7 Ob 197/08h
(OLG Wien
11. 6. 2008,
3 R 56/08i;
HG Wien
22. 2. 2008,
27 Cg 83/07 x)