



# BUNDESGERICHTSHOF

## IM NAMEN DES VOLKES

### URTEIL

VI ZR 188/07

Verkündet am:  
1. Juli 2008  
Böhringer-Mangold,  
Justizamtsinspektorin  
als Urkundsbeamtin  
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

Nachschlagewerk: ja

BGHZ: ja

BGHR: ja

PfIVG § 3 Nr. 1  
AusIPfIVG § 2 Abs. 1, § 6 Abs. 1  
StVG § 7 Abs. 1, § 17

Kommt es in Deutschland zu einem Unfall, der darauf beruht, dass sich von einem Auflieger mit dänischem Kennzeichen ein Teil löst, und hat der belgische Haftpflichtversicherer der den Auflieger ziehenden Sattelzugmaschine mit luxemburgischen Kennzeichen die im System der Grünen Karte regulierten Ansprüche der bei dem Unfall Geschädigten ausgeglichen, so besteht kein Ausgleichsanspruch des belgischen Versicherers gegen das Deutsche Büro Grüne Karte.

BGH, Urteil vom 1. Juli 2008 - VI ZR 188/07 - OLG Hamburg

LG Hamburg

Der VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 1. Juli 2008 durch die Vizepräsidentin Dr. Müller, den Richter Dr. Greiner, die Richterin Diederichsen und die Richter Pauge und Zoll

für Recht erkannt:

Die Revision gegen das Urteil des 14. Zivilsenats des Hanseatischen Oberlandesgerichts Hamburg vom 22. Juni 2007 wird auf Kosten der Klägerin zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

- 1 Die Klägerin, ein in Belgien ansässiger Versicherer, nimmt den Beklagten, das Deutsche Büro Grüne Karte, auf Ausgleich von Aufwendungen zur Schadensregulierung in Anspruch, die der Klägerin als Kraftfahrzeughaftpflichtversicherer infolge eines Verkehrsunfalls entstanden sind.
- 2 Am Morgen des 1. Dezember 2003 überfahren auf der BAB 7 in Fahrtrichtung Hannover hinter dem Maschener Kreuz mehrere Fahrzeuge eine auf dem rechten Fahrstreifen liegen gebliebene Karkasse, was Beschädigungen der Fahrzeuge und der Mittelschutzplanke der Autobahn sowie Verletzungen eines der Fahrzeugführer zur Folge hatte. Die Karkasse hatte sich kurz zuvor von einem Auflieger mit dänischem Kennzeichen gelöst, der zu diesem Zeit-

punkt mit einer vom Fahrer W. gesteuerten Sattelzugmaschine mit luxemburgischen Kennzeichen verbunden war. Die Klägerin ist Kraftfahrzeughaftpflichtversicherer der Sattelzugmaschine; ihre Versicherungsnehmerin ist eine in Luxemburg ansässige Firma P.

3 Die Geschädigten machten ihre zwischen den Parteien unstreitigen Schadensersatzansprüche in Höhe von insgesamt 95.171,05 € gegen den Beklagten geltend. Die Schadensregulierung erfolgte durch die rechtlich für den Beklagten handelnde Firma S. Deutschland GmbH, der die Klägerin daraufhin die entstandenen Aufwendungen direkt in voller Höhe erstattete.

4 Mit ihrer Klage nimmt die Klägerin den Beklagten auf vollständige Erstattung der von ihr bisher verauslagten 95.171,05 € sowie auf Feststellung seiner Ersatzpflicht für sämtliche der Klägerin etwa noch entstehende Aufwendungen zur Schadensregulierung in Anspruch. Sie beruft sich auf den Übergang der Forderungen ihrer Versicherungsnehmerin nach Art. 41 Wet op de landverzekeringsovereenkomst und ist der Auffassung, den Beklagten treffe als Quasi-Haftpflichtversicherer des schadenverursachenden Aufliegers die volle Einstandspflicht im Innenverhältnis der Parteien.

5 Das Landgericht hat der Klage in vollem Umfang stattgegeben. Auf die Berufung des Beklagten hat das Berufungsgericht die Klage abgewiesen. Mit ihrer vom Berufungsgericht zugelassenen Revision verfolgt die Klägerin ihre Klaganträge weiter.

Entscheidungsgründe:

I.

6 Das Berufungsgericht verneint Ausgleichsansprüche der Klägerin gegen den Beklagten aus § 17 Abs. 1, 4 StVG i. V. m. § 2 Abs. 1 lit. b AusIPfIVG. Mit Einführung einer selbstständigen Gefährdungshaftung für Anhänger in § 7 Abs. 1 StVG und der Folgeänderung in § 17 StVG durch das Zweite Gesetz zur Änderung schadensersatzrechtlicher Vorschriften vom 19. Juli 2002 (BGBl. 2002 Teil I, S. 2674 ff.) habe lediglich die Position der Geschädigten im Außenverhältnis verbessert, im Hinblick auf das Innenverhältnis zwischen dem Halter eines Kraftfahrzeugs und demjenigen des angekoppelten Anhängers, die eine Betriebseinheit bildeten, aber keine Änderung der bisherigen Rechtslage herbeigeführt werden sollen. Bis zum Inkrafttreten der Gesetzesänderung sei § 3 KfzPflVV sowie § 10 a AKB allgemein die vorrangige Einstandspflicht des Versicherers des ziehenden Kraftfahrzeugs im Verhältnis zum Versicherer des Anhängers entnommen worden für Schäden, die durch einen Anhänger verursacht wurden, der mit dem Kraftfahrzeug verbunden war oder sich während des Gebrauchs von diesem löste und sich noch in Bewegung befand. Daran habe sich nach dem Willen des Gesetzgebers nichts geändert, was insbesondere die unveränderte Fortgeltung von § 3 Abs. 1 KfzPflVV belege, dessen Voraussetzungen im Streitfall erfüllt seien.

7 Zur Klärung der Frage, ob für die durch ein Kraftfahrzeuggespann nach dem 31. Juli 2002 (vgl. § 8 Abs. 1 Art. 229 EGBGB) verursachten Schäden ein Innenausgleich zwischen dem Halter der Zugmaschine und dem des Anhängers bzw. zwischen den jeweiligen Versicherern in Betracht komme, hat das Berufungsgericht die Revision zugelassen.

II.

8 Die Revision hat keinen Erfolg. Das Berufungsgericht hat die Klage im Ergebnis zu Recht abgewiesen, weil der Klägerin gegen den Beklagten keine Ansprüche auf anteiligen Ausgleich ihrer Aufwendungen zur Schadensregulierung zustehen. Auf die Zulassungsfrage kommt es für die rechtliche Beurteilung nicht an.

9 1. Die Klägerin hat - jedenfalls gegen den Beklagten - keine Ansprüche aus übergegangenem Recht ihrer Versicherungsnehmerin P.

10 a) Dabei kann dahinstehen, ob Ansprüche aus einem Innenausgleich zwischen dem Fahrer bzw. den Haltern von Zugmaschine und Auflieger des verunfallten Gespanns bestehen und ob diese Ansprüche auf die Klägerin übergegangen sind. Denn jedenfalls ist eine Direkthaftung des Beklagten für derartige Ansprüche nicht gegeben. Zwar bestanden im Streitfall Direktansprüche der Geschädigten gegen den Beklagten aus §§ 2 Abs. 1 lit. b, 6 Abs. 1 AuslPflVG, § 3 Nr. 1 PflVG in der hier anzuwendenden, bis zum 31. Dezember 2007 geltenden Fassung (vgl. etwa Senatsurteil BGHZ 57, 265, 270 f.; OLG Hamm, VersR 1972, 1040 f.; Staudinger/von Hoffmann, BGB, Bearb. 2001, Art. 40 EGBGB Rn. 464; Feyock/Jacobsen/Lemor, Kraftfahrtversicherung, 2. Aufl., § 2 AuslPflVG Rn. 3 f., § 6 AuslPflVG Rn. 3; Prölss/Martin-Knappmann, Versicherungsvertragsgesetz, 27. Aufl., § 3 PflVG Rn. 3). Die Direkthaftung des Beklagten ist jedoch nur insoweit gegeben, wie ein Versicherer im Inland Direktansprüchen nach § 3 Nr. 1 PflVG ausgesetzt wäre, bestünde für das Fahrzeug des Haftpflichtigen eine Haftpflichtversicherung im Inland. Dies folgt aus § 2 Abs. 1 lit. b AuslPflVG, wonach der Beklagte neben dem ausländischen Versicherer des unfallverursachenden Fahrzeugs die Pflichten eines Haftpflichtversicherers nach dem AuslPflVG übernimmt, sowie aus § 6 Abs. 1 AuslPflVG, wonach § 3 Nr. 1 PflVG anzuwenden ist. Der selbst haftpflichtige Schädiger

kann seinen Regressanspruch gegen einen ihm zum Ausgleich verpflichteten Mitschädiger jedoch auch dann nicht nach § 3 Nr. 1 PflVG direkt gegenüber dem Kraftfahrzeughaftpflichtversicherer des Ausgleichspflichtigen geltend machen, wenn dessen Fahrzeug im Inland haftpflichtversichert ist. Der ausgleichsberechtigte Mitschädiger ist kein Dritter im Sinne dieser Vorschrift (OLG Hamm, VersR 1969, 508, 509; KG, VersR 1978, 435, 436; OLG Zweibrücken, ZfS 1986, 82, 83; OLG Karlsruhe, VersR 1986, 155, 156; Prölss/Martin-Knappmann aaO, § 3 Nr. 1, 2 PflVG Rn. 2; Greger, Haftungsrecht des Straßenverkehrs, 4. Aufl., § 15 Rn. 8; Stiefel/Hofmann, Kraftfahrtversicherung, 17. Aufl., § 3 PflVG Rn. 26; Römer/Langheid-Langheid, Versicherungsvertragsgesetz, 2. Aufl., § 3 PflVG Rn. 5; vgl. auch BGH, BGHZ 20, 371, 376 f.; a. A. OLG Köln, VersR 1972, 651 f.; Johannsen in Bruck/Möller/Sieg, VVG, 8. Aufl., Kraftfahrtversicherung, Anm. B 12 [S. 18], B 14 [S. 24], B 57 [S. 108 m.w.N.]).

- 11           Das Pflichtversicherungsgesetz dient, insbesondere durch Gewährung des Direktanspruchs, dem Schutz von Unfallopfern, die den Risiken des Kraftfahrzeugverkehrs ausgesetzt sind (vgl. Senatsurteil BGHZ 57, 265, 272 f.; KG aaO). Hingegen dient die Direkthaftung des Versicherers nicht dem Schutz der Schädiger (vgl. OLG Karlsruhe aaO). Wird ein Schädiger durch die Inanspruchnahme eines Geschädigten über seine interne Haftungsquote hinaus belastet, so stellt dies keinen Schaden dar, der den Schutz des Pflichtversicherungsgesetzes genießt (Prölss/Martin-Knappmann aaO). Soweit die Mitschädiger im Außenverhältnis haften, bleiben sie nach allgemeinen Regeln auf den Regress gegen den oder die anderen Mitschädiger beschränkt. Selbst wenn im Streitfall Ausgleichsansprüche im Innenverhältnis der haftenden Schädiger entstanden und diese auf die Klägerin übergegangen sein sollten, kann die Klägerin solche Ansprüche somit nicht direkt nach §§ 2 Abs. 1 lit. b, 6 Abs. 1 AuslPflVG, § 3 Nr. 1 PflVG gegen den Beklagten geltend machen.

12            b) Aus einer etwaigen Direkthaftung des Beklagten gegenüber den Unfallgeschädigten nach §§ 2 Abs. 1 lit. b, 6 Abs. 1, 8 a Abs. 1 und 2 AuslPflVG, § 3 Nr. 1 PflVG für die durch den Betrieb des Aufliegers möglicherweise entstandenen Schadensersatzansprüche kann die Klägerin ebenfalls nichts für sich herleiten. Derartige Direktansprüche wären nicht infolge der durchgeführten Regulierung auf Versicherte oder Begünstigte im Sinne von Art. 41 Wet op de landverzekeringsovereenkomst übergegangen, weshalb auch ein Übergang solcher Ansprüche auf die Klägerin im Wege der Legalzession nicht stattgefunden haben kann. Dies folgt schon daraus, dass im Streitfall nach den tatsächlichen Feststellungen des Berufungsgerichts die Abwicklung des Schadens durch die rechtlich für den Beklagten handelnde Firma S. Deutschland GmbH zum Erlöschen der gegen den Beklagten gerichteten Ersatzansprüche der Geschädigten geführt hat (§ 362 BGB), und zwar auf Grund der bestehenden Anspruchskonkurrenz (vgl. etwa Münchener Kommentar/BGB-Kramer, 5. Aufl., § 241 Rn. 24; zur Erfüllungswirkung bei mehreren Direktansprüchen auch Johannsen in Bruck/Möller/Sieg aaO, Anm. B 21 [S. 37]) sowohl derjenigen aus der Direkthaftung des Beklagten für Ansprüche gegen den Halter bzw. Führer des Sattelzugs wie auch etwaiger Ansprüche aus einer Direkthaftung für Ansprüche gegen den Halter bzw. Führer des Aufliegers. Die später erfolgte Zahlung der Klägerin löste folglich schon deswegen keinen Übergang von Ansprüchen gegen den Beklagten aus seiner Direkthaftung für das Unfallereignis aus, weil jegliche derartige Ansprüche bereits erloschen waren.

13            c) Darüber hinaus kann die Klägerin im Verhältnis zum Beklagten Ausgleich ihrer Aufwendungen zur Schadensregulierung deshalb nicht erlangen, weil in diesem Verhältnis sie selbst diese Aufwendungen vollständig zu tragen hat.

- 14           aa) Die dem Übereinkommen zwischen den nationalen Versicherungsbüros der Mitgliedstaaten des Europäischen Wirtschaftsraums und anderen assoziierten Staaten (vgl. die Anlage zur Entscheidung 2003/564/EG der Kommission vom 28. Juli 2003, veröffentlicht in ABIEG L 192, S. 23 ff. vom 31. Juli 2003) als Anhang 1 beigegebene und in Art. 1 des Übereinkommens für verbindlich erklärte Geschäftsordnung des Rates der Büros (im Folgenden: Geschäftsordnung) enthält eine Regressregelung, wonach die Kosten einer über den Beklagten - ggf. unter Einschaltung eines Korrespondenten (vgl. Art. 2 Nr. 4, Art. 4 der Geschäftsordnung) - erfolgten Regulierung eines Unfallschadens im System der Grünen Karte im Verhältnis zum Beklagten grundsätzlich dem für das Fahrzeug des haftpflichtigen Unfallverursachers zuständigen Büro zur Last fallen, das seinerseits für die Rückerstattung durch seine Mitglieder garantiert, zu der diese letztlich verpflichtet sind (vgl. Art. 5, 6 und 10 der Geschäftsordnung). Demgemäß traf grundsätzlich auch im Streitfall die Klägerin selbst im Verhältnis zum Beklagten die letztendliche Einstandspflicht in ihrer Eigenschaft als Haftpflichtversicherer des verunfallten Sattelzugs, der den Unfallschaden zu decken hatte (vgl. auch OLG Hamburg, VersR 1974, 277, 278; Schmitt, VersR 1975, 2, 7). Dem trug die Klägerin mit ihrer Zahlung an die Firma S. Deutschland GmbH auch Rechnung.
- 15           bb) Dies steht im Einklang mit den Grundgedanken des Systems der Grünen Karte sowie des Direktanspruchs, der gegen das Büro des Unfallslandes gerichtet ist. Die Unfallregulierung nach den Grundsätzen des Systems der Grünen Karte bzw. die sich aus dem Recht des Besuchslandes etwa ergebende Gewährung eines Direktanspruchs gegen das jeweilige Büro des Unfallslandes bezwecken den Schutz von Verkehrsopfern, die nicht gezwungen sein sollen, wegen des Schadensfalles Schädiger bzw. Versicherer außerhalb des Landes in Anspruch zu nehmen, in dem sich der Unfall ereignete (vgl. Senatsurteil BGHZ 57, 265, 272 f.; OGH, VersR 2005, 530, 531 f.; Schmitt, VersR 1966,



1115, 1116; Johannsen in Bruck/Möller/Sieg aaO, Anm. B 82 [S. 162]); außerdem sollen ihnen Ansprüche gegen den Versicherer des Unfallfahrzeugs zumindest in dem Umfang zukommen, wie sie sich ergäben, wäre das Fahrzeug im Besuchsland haftpflichtversichert (vgl. Staudinger/von Hoffmann aaO, Art. 40 EGBGB Rn. 460; Sieghörtner, Internationales Straßenverkehrsunfallrecht, 2002, S. 88). Hierzu dienen die Einrichtung der jeweiligen Landesbüros und die Gewährung von Mindestdeckungsschutz nach den Regeln des Besuchslandes wie auch die Statuierung eines Direktanspruchs nach dem deutschen Aus-IPfIVG.

16

Diese dem Schutz der Unfallopfer dienenden Regelungen begründen jedoch keine Pflicht der jeweiligen die Unfallregulierung übernehmenden Büros - hier des Beklagten -, die durch das Schadensereignis entstandenen Aufwendungen im Verhältnis zu deckungsverpflichteten Heimatversicherern zu tragen. Die Regulierung durch das Büro des Unfalllandes erfolgt nicht auf Grund eines bestehenden Kraftfahrzeughaftpflichtversicherungsvertrags, sondern hat ein in den zwischen den Büros geschlossenen Abkommen enthaltenes Garantieverprechen zur Grundlage (vgl. Schmitt, System der Grünen Karte, 1968, S. 111; Schmitt, VersR 1966, 1115, 1117 f.; Bäumer, Hat das deutsche Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherungs-System eine Zukunft?, 1982, S. 123). Der Beklagte deckt die Haftpflichtansprüche von Unfallopfern auf Grund dieser Garantiezusage; es handelt sich nicht um eine Versicherungsleistung (vgl. Schmitt, VersR 1966, 1115, 1117 f.; Bäumer aaO, S. 123). Im System der Grünen Karte wird ein Kraftfahrzeughaftpflichtversicherungsverhältnis zum Büro des Unfalllandes nicht begründet (vgl. Bäumer aaO; Karcher, Kollisionsrechtliche Fragen bei der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung, 1973, S. 83). Vielmehr treten die Büros des Unfalllandes wegen der Unfallereignisse, die sich in ihrem jeweiligen Gebiet ereignen, lediglich als Regulierungsstellen in Vorlage (vgl. OLG Hamburg, VersR 1974, 277, 278). Die Pflicht zur Kostenübernahme im Innenverhältnis

trifft allein die Heimatbüros bzw. die jeweiligen Heimatversicherer (vgl. Schmitt, VersR 1975, 2, 7).

- 17 cc) Diese Grundsätze gelten auch, soweit wegen eines Unfallereignisses im Inland den Geschädigten nebeneinander mehrere ausländische Schädiger haftpflichtig und mehrere ausländische Versicherer einstandspflichtig sind. Im Verhältnis zum Beklagten als Büro des Unfalllandes haben die betroffenen ausländischen Büros bzw. Versicherer den Regulierungsaufwand nicht nur jeweils in Höhe eines Anteils zu tragen, der ggf. auf die einzelnen Schädiger bzw. Versicherer in deren jeweiligem Innenverhältnis zu den Mitschädigern bzw. deren Versicherer entfällt. Für eine derartige Einschränkung der Kostentragung ist nichts ersichtlich.
- 18 2. Andere Ansprüche sind schon nicht Gegenstand der Klage, mit der allein nach Art. 41 Wet op de landverzekeringsovereenkomst übergegangenes Recht der Klägerin geltend gemacht ist, was insbesondere Ansprüche aus eigenem Recht nicht einschließt (vgl. BGH, Urteil vom 17. November 2005 - IX ZR 8/04 - NJW-RR 2006, 275, 277 m.w.N.). Abgesehen davon trifft den Beklagten der Klägerin gegenüber auch aus keinem anderen Rechtsgrund eine Einstandspflicht, und zwar im Wesentlichen aus den bereits dargelegten Gründen.
- 19 a) Für etwaige Ansprüche aus einem Innenausgleich zwischen der Klägerin und einem etwaigen Haftpflichtversicherer des Aufliegers haftet der Beklagte nicht. Seine Einstandspflicht beschränkt sich gemäß § 2 Abs. 1 lit. b AusIPfIVG auf die Übernahme der Pflichten eines Haftpflichtversicherers nach den Vorschriften des AusIPfIVG, woraus sich seine Passivlegitimation für den Direktanspruch von Unfallgeschädigten nach § 6 Abs. 1 AusIPfIVG i. V. m. § 3 Nr. 1 PfIVG ergibt. Eine Direkthaftung für etwaige Ansprüche aus einem Innen-

regress zwischen ausländischen Haftpflichtversicherern findet darin keine Grundlage.

- 20            b) Die Klägerin kann sich auch aus keinem anderen rechtlichen Gesichtspunkt darauf berufen, dass der Beklagte den Geschädigten nach §§ 2 Abs. 1 lit. b, 6 Abs. 1 AusIPfIVG, § 3 Nr. 1 PfIVG direkt auf Schadensersatz haftete. Dies gilt unabhängig davon, in welchem rechtlichen Verhältnis die Direkthaftung der Klägerin und diejenige des Beklagten gegenüber den Geschädigten zueinander standen. Auch ein unmittelbarer Regress der Klägerin gegen den Beklagten scheitert jedenfalls daran, dass die Schadensregulierung durch die für den Beklagten handelnde Firma S. Deutschland GmbH zum Erlöschen der gegen den Beklagten gerichteten Direktansprüche geführt hat (oben 1 b) und

abgesehen davon die Klägerin im Verhältnis der Parteien die für die Schadensregulierung entstandenen Aufwendungen letztlich allein zu tragen hat (oben 1 c; vgl. auch Schmitt, VersR 1975, 2, 7).

21                    3. Die Kostenentscheidung beruht auf § 97 Abs. 1 ZPO.

Müller

Greiner

Diederichsen

Pauge

Zoll

Vorinstanzen:

LG Hamburg, Entscheidung vom 25.09.2006 - 331 O 45/06 -

OLG Hamburg, Entscheidung vom 22.06.2007 - 14 U 202/06 -