

31

Nachschlagewerk: ja
BGHZ: nein

AVB f. KraftfVers. (AKB) §§ 10 Nr. 1, 10 a

Der Halter eines haftplichtversicherten Kraftfahrzeugs hat Versicherungsschutz, soweit er aus dem Betrieb des Kraftfahrzeugs für Schäden haftet, die beim Abschleppen eines betriebsunfähigen Fahrzeugs entstehen. Die dafür nach § 10 AKB bestehende Deckungspflicht des Kfz-Haftplichtversicherers wird durch § 10 a AKB nicht eingeschränkt.

BGH, Urt. v. 3. März 1971 - IV ZR 134/69 - OLG Braunschweig
LG Braunschweig

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

URTEIL

IV ZR 134/69

Verkündet am
3. März 1971
Blecher,
Justizhauptsekretär
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der R[REDACTED]- und V[REDACTED]-Versicherung,
Allgemeine Versicherungs-AG, vertreten durch ihren
Vorstand Dr. Karl H. W[REDACTED] und Benno K[REDACTED],
H[REDACTED], Ra[REDACTED]straße 7,

Beklagten und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

die Deutsche Bundesbahn, vertreten durch die Bundes-
bahndirektion H[REDACTED], H[REDACTED], J[REDACTED]straße 1,

Klägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Prof.Dr. [REDACTED] -

- 2 -

Der IV. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 3. März 1971 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Dr. Hauß sowie der Bundesrichter Johannsen, Wüstenberg, Dr. Reinhardt und Dr. Bukow

für Recht erkannt:

Die Revision der Beklagten gegen das Urteil des 5. Zivilsenats des Oberlandesgerichts Braunschweig vom 3. Juni 1969 wird zurückgewiesen.

Die Beklagte hat die Kosten des Revisionsverfahrens zu tragen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Klägerin begehrt von der Beklagten Schadensersatz aus einem Verkehrsunfall, der sich am 26. Oktober 1965, um 6.30 Uhr, auf einem schienengleichen, unbeschränkten, mit einer Blinklichtanlage versehenen Bahnübergang im Landkreis Wolfenbüttel ereignet hat. An jenem Morgen, an dem dichter Nebel herrschte, wollte der Fuhrunternehmer G. mit seinem Lastkraftwagen (WF - W 974), der bei der Beklagten gegen Haftpflicht versichert war, einen ihm ebenfalls gehörenden 6 t Lastkraftwagen von seinem nahe der Bahn gelegenen Be-



triebsgrundstück zu einer Reparaturwerkstatt abschleppen. Das abzuschleppende Fahrzeug war betriebsunfähig, nicht mehr zum Verkehr zugelassen und nicht haftpflichtversichert.

Schon nach wenigen Fahrtminuten löste sich die Abschleppstange vom ziehenden Fahrzeug. Der abgeschleppte Lastkraftwagen blieb auf dem Bahnübergang stehen. G. versuchte mit seinem Fahrer (K.) den stehengebliebenen Lastkraftwagen vom Bahnübergang fortzuschieben; es gelang ihnen aber nicht. Ein fahrplanmäßig herannahender Triebwagen der Klägerin fuhr auf den Lastkraftwagen auf. Bei dem Unfall wurde der Triebwagenführer getötet, der Zugführer und mehrere Fahrgäste wurden verletzt. Am Triebwagen trat Totalschaden ein. Der Gleisoberbau und die Blinklichtanlage wurden beschädigt.

Die Klägerin verlangte zunächst von dem Halter Giesler und dem Fahrer K. Schadensersatz. K. wurde durch Versäumnisurteil zum Ersatz des Schadens in vollem Umfang verurteilt. Gegen G. erstritt die Klägerin ein Urteil auf Ersatz von 4/5 des ihr entstandenen und künftig noch entstehenden Schadens. Aus diesem Urteil betrieb die Klägerin ohne Erfolg die Zwangsvollstreckung. Außerdem ließ sie G. Anspruch aus dem Haftpflichtversicherungsvertrag gegen die Beklagte pfänden und sich zur Einziehung überweisen.

In dem anhängigen Rechtsstreit nimmt die Klägerin wegen ihrer Unfallschäden die Beklagte als Haftpflichtversicherer des G. in Anspruch. Sie ist der Ansicht, daß die Beklagte auf Grund des Versicherungs-

vertrages die Schadensersatzansprüche zu befriedigen habe, die der Klägerin gegen G[REDACTED] zuständen. Die Beklagte lehnt jede Leistung ab, weil die Schäden allein durch den abgeschleppten und nicht versicherten Lastkraftwagen verursacht seien. Hierfür bestehe kein Versicherungsschutz, weil das abgeschleppte Fahrzeug bei Eintritt der Schäden nicht mehr mit dem ziehenden Kraftfahrzeug verbunden gewesen sei und sich nicht mehr in Bewegung befunden habe.

Das Landgericht hat der Klage stattgegeben. Die Berufung der Beklagten hatte keinen Erfolg. Mit der Revision verfolgt die Beklagte weiter die Abweisung der Klage.

Entscheidungsgründe:

I. Das im Haftpflichtprozeß der Klägerin gegen G[REDACTED] ergangene Urteil wirkt nach § 3 Nr. 8 PflVersG auch zugunsten der Beklagten, soweit Schadensersatzansprüche der Klägerin in Höhe von 1/5 verneint worden sind. Dieser Folge hat die Klägerin, wie das Berufungsgericht festgestellt hat, durch eine entsprechende Ermäßigung ihrer Klageanträge Rechnung getragen.

Hingegen gibt es keine Rechtskraftwirkung des von der Klägerin gegen G[REDACTED] erstrittenen Haftpflichturteils zu Lasten der Beklagten (vgl. Prölss, VVG 18. Aufl. § 3 Nr. 8 PflVersG Anm. 2 und § 149 VVG Anm. 5 A). Das Berufungsgericht hat deshalb zunächst geprüft, ob G[REDACTED] gegenüber der Klägerin haftpflichtig geworden

ist. Es hat seine Haftung aus § 7 StVG und aus § 823 BGB bejaht.

1. Bei der Haftung G [REDACTED] aus § 7 StVG ist das Berufungsgericht zutreffend davon ausgegangen, daß ein abschleppendes und ein abgeschlepptes Fahrzeug, solange der Abschleppvorgang dauert, eine Betriebseinheit bilden und für einen beim Betrieb des "Schleppzuges" entstandenen Schaden nur der Halter und der Fahrer des schleppenden Fahrzeugs aus dem Straßenverkehrsgesetz haften (BGH LM Nr. 34 zu § 7 StVG = VersR 1963, 47 m.w.N.). Ein Abschleppvorgang ist dabei nicht nur dann anzunehmen, wenn ein betriebsunfähig gewordenes Fahrzeug auf der Straße liegenbleibt und aus dem Verkehr gezogen wird, sondern auch, wenn ein betriebsunfähiges Fahrzeug wie im vorliegenden Fall von seinem Standort, von seinem Abstellplatz zu einer Reparaturwerkstatt gebracht werden soll (vgl. Wussow, Unfallhaftpflichtrecht 10. Aufl. RNr. 688 a).

Dem Berufungsgericht ist auch darin zuzustimmen, daß die Betriebsgefahr des Schleppzuges, die auf dem Betrieb des schleppenden Fahrzeugs beruhte und das abgeschleppte Fahrzeug mitumfaßte, fort dauerte, als sich das abgeschleppte Fahrzeug von dem schleppenden Fahrzeug löste und auf dem Bahnübergang stehenblieb. Diese typische Fortwirkung der Betriebsgefahr des Schleppzuges hörte nicht dadurch auf, daß sich die Verbindung zwischen schleppendem und geschlepptem Fahrzeug löste, das geschleppte Fahrzeug auf den Bahngleisen zurückblieb und das geschleppte Fahrzeug vorübergehend zum Stillstand kam. Der Unfall, der sich dann durch das Aufahren des Triebwagens der Klägerin auf den liegengebliebenen Lastkraftwagen ereignete, beruht ursächlich

auf der Gefahrenlage, in die der Betrieb des ziehenden Fahrzeugs das gezogene Fahrzeug gebracht hat. Die eingetretenen Unfallschäden sind danach, wie das Berufungsgericht zu Recht angenommen hat, bei dem Betrieb des ziehenden, versicherten Fahrzeugs entstanden und verpflichten dessen Halter aus § 7 StVG zur Ersatzleistung (vgl. BGHZ 29, 163; BGH LM Nr. 27 zu § 7 StVG = VersR 1961, 473; OLG Stuttgart MDR 1960, 139; Floegel/Hartung, Straßenverkehrsrecht 18. Aufl. § 7 StVG Anm. 2 a; Müller, Straßenverkehrsrecht 22. Aufl. § 7 StVG RNr. 90/91).

Bei ihren hiergegen gerichteten Angriffen ist die Revision sich bewußt, daß das Berufungsgericht sich bei seiner Beurteilung an die Grundsätze gehalten hat, die von der höchstrichterlichen Rechtsprechung zur Fortdauer der Betriebsgefahr entwickelt worden sind. Sie meint aber, daß diese Grundsätze nur für einen aus Motorwagen und Anhänger bestehenden Lastzug gelten, hingegen keine Anwendung finden könnten, wenn wie hier ein Lastkraftwagen abgeschleppt werde. Denn ein abgeschlepptes Kraftfahrzeug bleibe auch bei Betriebsunfähigkeit ein Kraftfahrzeug und unterliege selbständig den Vorschriften des Straßenverkehrsgesetzes. Durch das Abreißen der Schleppverbindung habe sich die Betriebsgefahr des abgeschleppten Fahrzeugs verselbständigt und dadurch den Unfall verursacht. Die Unfallschäden könnten deshalb nicht dem Betrieb des ziehenden Fahrzeugs zugerechnet werden. - Die Ansicht der Revision ist irrig. Ein betriebsunfähiges, abgeschlepptes Kraftfahrzeug ist zwar verkehrsrechtlich kein Anhänger; es wird aber wie ein Anhänger behandelt, wenn es abgeschleppt wird, weil es sich während seiner Betriebsunfähigkeit wie ein Anhänger nicht aus eigener Kraft fortbewegen kann, sondern dafür auf die Zugkraft eines Motorwagens angewiesen ist.

2. Nach Ansicht des Berufungsgerichts haftet Giesler für die Unfallschäden nicht nur aus § 7 StVG, sondern auch aus § 823 Abs. 1 BGB und aus § 823 Abs. 2 BGB in Verbindung mit § 7 Abs. 1 StVO, §§ 31 Abs. 1 und 2, 43 Abs. 1 Satz 1 StVZO. Denn er habe das Stehenbleiben des gezogenen Fahrzeugs auf den Schienen durch Fahrlässigkeit verschuldet und deshalb den Zusammenstoß mit den daraus entstandenen Schadensfolgen zu vertreten. Hierzu legt das Berufungsgericht dar, daß sich die Abschleppstange des ziehenden Fahrzeugs gelöst habe, weil entweder der Sicherungsbolzen an der Abschleppstange nicht durch einen Splint gesichert oder der Bolzen zu schwach gewesen sei und nicht die notwendige Stärke für das Abschleppen eines Lastkraftwagens gehabt habe. Giesler habe nicht für einen einwandfreien Zustand der Abschleppvorrichtung gesorgt, obwohl er nach den verkehrsrechtlichen Vorschriften dazu verpflichtet gewesen sei.

Auch gegen diese Ausführungen ist rechtlich nichts einzuwenden.

Nach eingehender Prüfung aller schadensverursachenden Umstände hält das Berufungsgericht es in Übereinstimmung mit der im Haftpflichtprozeß getroffenen Entscheidung für angemessen, daß Giesler der Klägerin die entstandenen Unfallschäden zu 4/5 zu ersetzen habe. Diese Beurteilung läßt keinen Rechtsfehler erkennen und wird auch von der Revision nicht angegriffen.

II. Zur Deckungspflicht der Beklagten hat das Berufungsgericht ausgeführt: Die Beklagte habe nach § 10 der Allgemeinen Versicherungsbedingungen für die Kraftverkehrsversicherung (AKB) Versicherungsschutz zu gewähren und damit die eingeklagten Ersatzansprüche der Klägerin zu befriedigen. Es sei unerheblich, daß die Schäden der Klägerin durch den Zusammenstoß ihres Triebwagens mit dem abgeschleppten, nichtversicherten Fahrzeug des G[REDACTED] entstanden seien. Denn die Voraussetzungen des § 10 AKB seien gegeben, weil der Unfall und seine Folgen durch den Gebrauch des ziehenden, bei der Beklagten versicherten Fahrzeugs verursacht worden seien. Nach § 7 StVG hafte G[REDACTED] für Personen- und Sachschäden, die "bei dem Betrieb" eines Kraftfahrzeugs entstanden seien. Die Beklagte habe nach § 10 AKB Schadensersatzansprüche zu decken, die "durch den Gebrauch" des versicherten Fahrzeugs verursacht worden seien. Aus der unterschiedlichen Fassung der beiden Rechtsbegriffe "Betrieb" und "Gebrauch" ergebe sich keine Einschränkung der Ersatzpflicht der Beklagten aus § 10 AKB. - Das ist richtig. Denn der "Gebrauch" des Fahrzeugs schließt den "Betrieb" des Fahrzeugs im Sinne des § 7 StVG ein (BGH VersR 1966, 817/18; Prölss aaO AKB § 10 Anm. 2; Stiefel/Wussow, AKB 7. Aufl. § 10 Anm. 8).

Im vorliegenden Falle habe G[REDACTED] das bei der Beklagten versicherte Fahrzeug zum Abschleppen eines betriebsunfähigen, nicht versicherten Lastkraftwagens gebraucht. Dieser "Gebrauch" sei ebensowenig wie der "Betrieb" durch das Abreißen der Verbindung zum gezogenen Fahrzeug beendet worden. Der Schaden sei auch durch den Gebrauch des ziehenden Fahrzeugs entstanden, weil die Abschleppstange sich beim Abschleppen durch die Zugkraft des ziehenden Fahrzeugs, durch die beim Fahren

und Überqueren der Schienen aufgetretenen Erschütterungen gelöst und damit zum Stehenbleiben des abgeschleppten Fahrzeugs auf dem Bahnübergang geführt habe.

Dem ist zuzustimmen.

Die Revision räumt ein, daß der Schaden "durch den Gebrauch" des Fahrzeugs im Sinne des § 10 AKB verursacht worden sei, wenn er "bei dem Betrieb" des Fahrzeugs im Sinne des § 7 StVG entstanden sei. Die Bedenken, die die Revision gegen den fortdauernden Betrieb des ziehenden Fahrzeugs geäußert hat, sind bereits erörtert und als unbegründet zurückgewiesen worden.

Der Revision kann auch nicht gefolgt werden, wenn sie meint, daß eine Deckungspflicht der Beklagten für die Haftung G [REDACTED] aus unerlaubter Handlung nicht bestehe. Diese Ansicht begründet die Revision damit, daß die zum Abschleppen verwendete Abschleppstange kein unselbständiger Teil des ziehenden Fahrzeugs gewesen sei und deshalb das von G [REDACTED] verschuldete Abreißen der Stange nicht dem ziehenden Fahrzeug zugerechnet werden könne. Die Revision verkennt, daß die Gefahrenlage, während deren Nachwirkung es zu dem Zusammenstoß des Triebwagens der Klägerin mit dem abgeschleppten, auf den Bahngleisen stehengebliebenen Lastkraftwagen gekommen ist, vom ziehenden Fahrzeug herbeigeführt worden ist. Das ist nur möglich gewesen, weil G [REDACTED] bei dem Betrieb des ziehenden Fahrzeugs schuldhaft eine Abschleppvorrichtung verwendet hatte, die der Zugkraft dieses Fahrzeugs nicht gewachsen war.

III. Die Parteien streiten noch darüber, ob die Haftung der Beklagten nach § 10 AKB durch § 10 a AKB ausgeschlossen wird. Diese Bedingung regelt nach ihrer Überschrift den "Versicherungsumfang bei Anhängern" und grenzt den Anwendungsbereich der Kraftfahrzeug-Versicherung (Abs. 1) gegen den Anwendungsbereich der Anhänger-Versicherung (Abs. 2) ab. Hiernach umfaßt die Versicherung des Kraftfahrzeugs **a u c h** Schäden, die durch einen Anhänger verursacht werden, der mit dem Kraftfahrzeug verbunden ist oder sich während des Gebrauchs von diesem löst und sich noch in Bewegung befindet. Die Haftpflichtversicherung des Anhängers umfaßt dagegen **n u r** Schäden, die durch den Anhänger verursacht werden, wenn er mit einem Kraftfahrzeug nicht verbunden ist oder sich vom Kraftfahrzeug gelöst hat und sich nicht mehr in Bewegung befindet. Für die Anwendung des § 10 a Abs. 1 AKB gelten als "Anhänger" auch "betriebsunfähige Fahrzeuge, die abgeschleppt werden, wenn für diese kein Haftpflichtversicherungsschutz besteht".

Im vorliegenden Falle hat sich der Unfall ereignet, nachdem das abgeschleppte Fahrzeug, für das kein Haftpflichtversicherungsschutz bestand, zum Stehen gekommen war. Für die Schäden, die danach durch das abgeschleppte, auf den G [REDACTED] stehengebliebene Fahrzeug entstanden sind, haftet der Halter des ziehenden Motorwagens; er hat dafür, wie oben dargelegt, Versicherungsschutz nach § 10 AKB, anscheinend aber nicht nach § 10 a AKB. Zu diesem Widerspruch hat das Berufungsgericht ausgeführt: Die aus § 10 AKB folgende Leistungspflicht der Beklagten werde durch § 10 a AKB nicht eingeschränkt oder ausgeschlossen. Denn § 10 a AKB gelte nach seiner Überschrift und seinem Inhalt nur für die Deckungspflicht von Schäden, die durch Anhänger und gleichgestellte Fahrzeuge

verursacht würden; er regle hingegen nicht die Deckungspflicht für Schäden, soweit sie (auch) auf den Betrieb und den Gebrauch des ziehenden Kraftfahrzeugs zurückzuführen seien. Hierfür verbleibe es bei der Haftung des Versicherers des ziehenden Fahrzeugs aus § 10 AKB. § 10 a AKB ergänze lediglich § 10 AKB. Er grenze die Leistungspflichten des Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherers von denen des Anhänger-Haftpflichtversicherers ab (Abs. 1 und 2) und erweitere in Absatz 3 die Haftung des Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherers auf Schadensfälle, die nicht durch den Gebrauch des ziehenden Fahrzeugs, sondern allein durch den Gebrauch des abgeschleppten Fahrzeugs verursacht seien.

Das Berufungsgericht meint, für die von ihm vertretene Auffassung spreche, daß die Deckungspflicht der Beklagten außer Frage stünde, wenn das betriebsunfähige Fahrzeug nicht abgeschleppt, sondern auf der Ladefläche des versicherten Lastkraftwagens transportiert werden und dann infolge der Fahrerschütterungen beim Überqueren der Bahngleise von der Ladefläche heruntergerollt und auf den Schienen stehengeblieben wäre. Für die Frage der Deckungspflicht könne es keinen Unterschied machen, ob ein betriebsunfähiges Fahrzeug auf diese oder jene Weise transportiert werde.

Der Auffassung des Berufungsgerichts ist im Ergebnis zuzustimmen. Der Revision kann nicht darin gefolgt werden, daß beim Abschleppen eines betriebsunfähigen Fahrzeugs die Leistungspflicht des Kfz-Haftpflichtversicherers allein nach der klaren und eindeutigen Regelung des § 10 a AKB (vgl. dazu die Kritik von Kramer VersR 1966, 416 ff. und 1967, 633 ff.) zu bestimmen sei.

Der allgemein nach § 10 AKB bestehende Versicherungsschutz könne dadurch unter Umständen eingeschränkt oder ausgeschlossen sein. Gegen einen solchen "Ausschluß des Versicherungsschutzes" spricht aber nicht nur die Stellung des § 10 a AKB v o r § 11 AKB, der "die Ausschlüsse" enthält, sondern auch der Wortlaut des § 10 a Abs. 1 AKB, wonach die Versicherung des Kraftfahrzeugs a u c h Schäden umfaßt, die durch einen Anhänger unter bestimmten Umständen verursacht werden. Hiernach will § 10 a AKB den Versicherungsschutz nicht einschränken, sondern erweitern. Das ist auch ursprünglich der Sinn und Zweck der Bedingung gewesen.

Die AKB hatten den Versicherungsschutz für Schäden, die durch Anhänger und abgeschleppte Fahrzeuge verursacht werden, zunächst nicht geregelt. Es gab nur die Grundregel Nr. 8; sie enthielt eine Abgrenzung der K r a f t f a h r z e u g - v o n d e r A n h ä n g e r - Versicherung, die sich danach richtete, ob der Anhänger mit dem Kraftfahrzeug verbunden oder nicht verbunden war. Zum 1. Januar 1962 traten dann teilweise geänderte Versicherungsbedingungen in Kraft. Im Zusammenhang mit der Einführung der Unternehmenstarife sollten dadurch "einige wesentliche Leistungsverbesserungen vorgenommen werden, um den Versicherungsschutz für den Verbraucher interessanter zu gestalten" (so Brugger, Allgemeine Bedingungen für die Kraftverkehrsversicherung (AKB) nach dem Stand vom 1.1.1962 mit Erläuterungen zu den Änderungen, 1962 S. 19). Diese Bedingungen enthielten erstmals einen § 10 a, der für Anhänger in Abs. 1 und 3 die Grundregel Nr. 8 mit dem Unterscheidungsmerkmal des Verbundenseins von Kraftfahrzeug und Anhänger wiederholte. Neu war hingegen in Abs. 2 die Erstreckung der K r a f t f a h r z e u g - Versicherung auf Schäden,

die entstanden, wenn der Anhänger sich während des Betriebs des Kraftfahrzeugs von diesem löste und sich noch in Bewegung befand. Neu war weiter in Abs. 4 die Erstreckung der K r a f t f a h r z e u g - Versicherung im Umfang der Abs. 1 und 2 auf betriebsunfähige Fahrzeuge, die abgeschleppt wurden, wenn für sie kein Versicherungsschutz bestand. Das Inkrafttreten des neuen Pflichtversicherungsgesetzes zum 1. Oktober 1965 war der Anlaß zu der Dritten Teil-Reform der Allgemeinen Bedingungen für die Kraftverkehrsversicherung. Die seither geltende Fassung des § 10 a AKB unterscheidet sich von der Regelung von 1962 für die hier interessierenden Fragen nur durch eine straffere Fassung. Die jetzt geltende Regelung beruht mithin auf § 10 a AKB von 1962.

Zu Abs. 4 des damals neuen § 10 a AKB heißt es bei Brugger (aaO S. 31):

" In Abs. 4 mußten betriebsunfähige Fahrzeuge ausdrücklich erwähnt werden, weil sie verkehrsrechtlich keine Anhänger (§ 18 (1) StVZO) und deshalb auch nicht versicherungspflichtig sind. Die Einbeziehung war notwendig, weil für Fahrzeuge, die außerhalb der Straßen betriebsunfähig geworden sind, meist kein Versicherungsschutz besteht und daher Lücken im Schutze des Verkehrsopfers eintreten würden, wenn diese Fahrzeuge nicht in den Deckungsschutz des ziehenden Fahrzeugs einbezogen werden. Dies wieder erscheint nur nötig im Umfang der Abs. 1 und 2, d. h. solange der verbundene Zustand besteht oder angenommen wird. Ist das betriebsunfähige Fahrzeug im Augenblick des Schadens nicht mehr mit dem ziehenden verbunden, so besteht mithin Versicherungsschutz nur, wenn für das betriebsunfähige Fahrzeug eine gesonderte Haftpflichtversicherung abgeschlossen ist. "

Aus dieser maßgeblichen Äußerung ist ersichtlich, daß § 10 a AKB den nach § 10 AKB bestehenden Versicherungsschutz erweitern, keinesfalls aber einschränken oder ausschließen wollte. Man nahm offenbar an, daß die §§ 10 und 10 a AKB dem Kraftfahrzeughalter Versicherungsschutz in demselben Umfange gewährten, in dem dieser dem Dritten für Schäden haftete, die bei dem Betrieb des versicherten Kraftfahrzeugs entstehen konnten. Die dabei zugrunde liegende Vorstellung von dem Umfang der Haftpflicht des Halters bei dem Betriebe eines Kraftfahrzeugs mag für die Jahre 1960/61 vertretbar gewesen sein. Denn die Rechtsprechung zum Haftpflichtrecht entwickelte damals erst die Haftung des Kraftfahrzeughalters für liegengebliebene oder kurzfristig abgestellte Anhänger aus der fortdauernden Betriebsgefahr des ziehenden Fahrzeugs. Hinter dieser Rechtsprechung ist dann in Fällen der vorliegenden Art die unverändert beibehaltene Regelung des § 10 a AKB mit der Folge zurückgeblieben, daß § 10 a AKB heute den nach § 10 AKB zu gewährenden Versicherungsschutz nicht mehr erweitert, sondern im Gegenteil einzuschränken scheint. Das ist aber niemals der Sinn und Zweck des § 10 a AKB gewesen. Eine am Wortlaut haftende Anwendung des § 10 a AKB wäre zudem mit dem Zweck des Pflichtversicherungsgesetzes unvereinbar, dem Verkehrsoffer einen möglichst lückenlosen Versicherungsschutz zu sichern. Hierzu gehört, daß auch der verkehrsrechtlich zulässige Gebrauch eines Kraftfahrzeugs zum Abschleppen eines betriebsunfähigen Fahrzeugs in vollem Umfange gedeckt ist. Aus diesem Grunde kann § 10 a AKB im vorliegenden Falle keine Anwendung finden. Es bleibt somit bei der vom Berufungsgericht fehlerfrei festgestellten Leistungspflicht der Beklagten aus § 10 AKB.

IV. Nach alledem erweist sich die Revision der
Beklagten als unbegründet; sie ist daher zurück-
zuweisen.

Dr. Hauß

Johannsen

Wüstenberg

Dr. Reinhardt

Dr. Bukow