
Datum: 14.09.2010
Gericht: Oberlandesgericht Düsseldorf
Spruchkörper: 1. Zivilsenat
Entscheidungsart: Urteil
Aktenzeichen: I-1 U 6/10
ECLI: ECLI:DE:OLGD:2010:0914.I1U6.10.00

Tenor:

Die Berufung des Klägers gegen das am 8. September 2009 verkündete Urteil der Einzelrichterin der 10. Zivilkammer des Landgerichts Düsseldorf wird zurückgewiesen.

Die Kosten des Berufungsverfahrens fallen dem Kläger zur Last.

Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar. Dem Kläger bleibt nachgelassen, die Zwangsvollstreckung der Beklagten durch Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des zu vollstreckenden Betrages abzuwenden, sofern nicht die Beklagte vor der Vollstreckung Sicherheit in gleicher Höhe leistet.

Tatbestand

1

Der Kläger klagt aus übergegangenem Recht wegen eines Brandschadenfalles, von welchem die Werkstatthalle ihrer Versicherungsnehmerin, der XXXGmbH in XXX am 17. Oktober 2008 betroffen war. Die Beklagte war Haftpflichtversicherer eines im erstmals im Januar 1992 zugelassenen Lastkraftwagens mit einer Laufleistung von ca. 400.000 km. Halterin des Lkw war die Firma XXX in XXX

2

Ein Mitarbeiter der Fahrzeughalterin brachte am Freitag, den 14. Oktober 2005, den Lkw auf das Betriebsgelände der Versicherungsnehmerin des Klägers mit der Weisung, Klappergeräusche an der Abgasanlage zu überprüfen und zu beseitigen sowie eine Inspektion ("Durchchecken") vorzunehmen. Der Zeuge M. verbrachte am selben Tag gegen 15.00 Uhr das Fahrzeug in die Werkstatthalle und stellte es dort auf der Plattform einer

3

Hebebühne ab. Die notwendigen Arbeiten sollten am darauffolgenden Montag, den 17. Oktober 2005, durchgeführt werden. An diesem Tag bemerkte der Zeuge M. gegen 10.40 Uhr eine aus dem Werkstattgebäude aufsteigende Rauchentwicklung. Es stellte sich heraus, dass das Fahrerhaus des Lastkraftwagens in Flammen stand. Die Gründe für die Brandentstehung sind streitig. Es gelang dem Zeugen M., mit nachbarschaftlicher Hilfe unter Einsatz eines Baggers das Fahrzeug aus der Werkstatthalle zu ziehen und den Fahrzeugbrand weitgehend zu löschen.

Es entstanden der Versicherungsnehmerin des Klägers Gebäude-, Betriebseinrichtungs-, Waren- und Betriebsunterbrechungsschäden in der Gesamthöhe von 84.813 €. Der Kläger leistete Entschädigungszahlungen in entsprechender Höhe. 4

Einige Zeit vor dem Eintritt des Brandschadens waren an dem Lastkraftwagen bereits Probleme mit der Fahrzeugelektrik, insbesondere im Bereich des Anlassers, aufgetreten. Aus diesem Grund war der Wagen mehrfach in Reparatur in der Fachwerkstatt XXX. Vorprozessual hatte der Kläger den Betriebshaftpflichtversicherer der Fachwerkstatt, die XXX, aus übergegangenem Recht auf Schadensersatz in Anspruch genommen. Aufgrund einer vergleichsweisen Einigung beteiligte sich die Gesellschaft an den Schadensaufwendungen des Klägers im Umfang von 32.500 €. 5

Die Höhe der durch den Brand verursachten Schäden ist unstrittig. Die Parteien streiten in tatsächlicher Hinsicht über die Ursache der Brandentstehung und in rechtlicher Hinsicht über eine Einstandspflicht der Beklagten aus Gefährdungshaftung auf der Rechtsgrundlage der §§ 7 Abs. 1 StVG, § 3 Nr. 1 PflVG a.F. 6

Der Kläger beruft sich auf zwei Privatgutachten, nämlich auf die Stellungnahme des Sachverständigen B. vom 24. November 2005 sowie auf diejenige des Sachverständigen L. vom 13. März 2006. In erster Linie macht er sich die Ausführungen des letztgenannten Privatgutachters zu Eigen. Danach habe ein elektrischer Primärdefekt im Bereich des Starters die Brandentstehung eingeleitet, so dass eine fahrzeugfremde Zündquelle ausgeschlossen werden könne. Hilfsweise beruft sich der Kläger auf die Ausführungen des Sachverständigen B. und behauptet dazu, die Ursache für den Brand sei mit der Beschädigung des von der Klemme 30 ausgehenden Batteriekabels in Verbindung zu bringen. Der Isolationsabrieb des Kabels, der in Verbindung mit einem Masseschluss die Brandursache gewesen sei, könne nur durch den Betrieb des Fahrzeuges wegen der damit einhergehenden Vibrations- und Bewegungserscheinungen hervorgerufen worden sein. In jedem Fall sei die Schadensursache bereits bei dem Abstellen des Fahrzeuges in der Werkstatt vorhanden gewesen und habe sich später in dem streitgegenständlichen Brandschaden realisiert. 7

Der Kläger hat beantragt, 8

die Beklagte zu verurteilen, an ihn 50.880,58 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 4. Juli 2008 zu zahlen. 9

Die Beklagte hat beantragt, 10

die Klage abzuweisen. 11

Sie hat behauptet, im Hinblick auf die dreitägige Betriebsruhe des Lastkraftwagens vor Eintritt des Schadensfalles gebe es keinen fahrzeugbezogenen technischen Grund als Brandursache. In rechtlicher Hinsicht hat sie sich darauf berufen, es fehle an einem örtlichen 12

und einem zeitlichen Zusammenhang zwischen einem Betriebsvorgang des Fahrzeuges und dem Schadenseintritt. Wegen der Werkstattabstellung des Lastkraftwagens fehle auch die Verbindung zu dem durch § 7 Abs. 1 StVG geschützten Straßenverkehr. Schließlich hat die Beklagte behauptet, die Ausführungen der Privatgutachter seien unzuverlässig und für die Feststellung der Brandursache ungeeignet.

Das Landgericht hat durch die angefochtene Entscheidung die Klage abgewiesen. Zur Begründung hat es im Wesentlichen Folgendes ausgeführt: 13

Das Tatbestandsmerkmal "bei dem Betrieb eines Kraftfahrzeuges" im Sinne des § 7 Abs. 1 StVG sei nicht erfüllt, selbst wenn man zu Gunsten des Klägers als wahr unterstelle, dass der Brand auf einem Defekt der Fahrzeugelektrik beruhe. Diese rechtliche Bewertung gelte unter Berücksichtigung des verkehrstechnischen und des maschinentechnischen Verkehrsbegriffs. Auch im Hinblick auf die jüngste Rechtsprechung des Bundesgerichtshof, derzufolge im Hinblick auf den umfassenden Schutzzweck des § 7 Abs. 1 StVG das in Rede stehende Haftungsmerkmal weit auszulegen sei, könne das Schadensereignis nicht mit einem Fahrzeugbetrieb in Verbindung gebracht werden. Der Lastkraftwagen habe sich in völliger Betriebsruhe in der Werkstatthalle und damit abseits des öffentlichen Verkehrs befunden. Von einem solchen Kraftfahrzeug gehe grundsätzlich keine der typischen Gefahren aus, vor welchen § 7 Abs. 1 StVG schützen solle, nämlich die Gefahren, welche sich aus dem Kraftfahrzeug in seiner Funktion als Fortbewegungs- und Transportmittel ergäben. Die Annahme einer Haftung für eine Schadensursache, die ihren Ursprung in einem früheren Fahrzeugbetrieb haben solle, gehe zu weit. 14

Gegen diese Entscheidung wendet sich der Kläger mit seiner form- und fristgerecht eingelegten Berufung. Er verfolgt sein erstinstanzliches Zahlungsbegehren weiter und macht dazu im Wesentlichen Folgendes geltend: 15

Das Landgericht habe verkannt, dass der Betriebsbegriff durch die aktuellen Entscheidungen des Bundesgerichtshofs im Hinblick auf den umfassenden Schutzzweck des § 7 Abs. 1 StVG eine Erweiterung erfahren habe. Die Haftungserweiterung ergebe sich auch durch die Streichung des Unabwendbarkeitsnachweises seitens des Gesetzgebers in der Vorschrift des § 7 StVG a.F. Unter Berücksichtigung des weiten Betriebsbegriffes komme es entgegen der Ansicht des Landgerichts nicht darauf an, ob sich der Schadensfall im öffentlichen Verkehrsraum oder abseits davon ereignet habe. Zur Ursache der Brandentstehung wiederholt der Kläger sein erstinstanzliches Haupt- und Hilfsvorbringen mit Beweisanträgen. 16

Der Kläger beantragt, 17

unter Abänderung des angefochtenen Urteils nach seinem erstinstanzlichen Schlussantrag zu erkennen. 18

Die Beklagte beantragt, 19

die Berufung zurückzuweisen. 20

Sie macht sich die Entscheidungsgründe des angefochtenen Urteils zu Eigen und tritt unter Wiederholung und Vertiefung ihres erstinstanzlichen Verteidigungsvorbringens dem gegnerischen Rechtsmittelvortrag im Einzelnen entgegen. 21

Wegen der weiteren Einzelheiten des Sach- und Streitstandes wird auf den Inhalt der zu den Akten gereichten Schriftsätze nebst Anlagen sowie auf den Tatbestand und die 22

Entscheidungsgründe des angefochtenen Urteils Bezug genommen.

<u>Entscheidungsgründe</u>	23
Die zulässige Berufung des Klägers ist in der Sache unbegründet.	24
Das Landgericht hat zu Recht die auf Leistung von Schadensersatz gerichtete Klage, welche der Kläger aus übergegangenem Recht gemäß § 115 Nr. 1 VVG geltend macht, abgewiesen. Die Beklagte ist aus keinem rechtlichen Gesichtspunkt einer begründeten Schadensersatzforderung ausgesetzt. Die Berufungsangriffe rechtfertigen keine Abänderung der angefochtenen Entscheidung.	25
Ohne dass es für diese Feststellung noch einer Sachaufklärung bedarf, ist nicht ersichtlich, dass sich das Schadensereignis bei dem Betrieb im Sinne des § 7 Abs. 1 StVG des in der Werkstatthalle der Müller Fahrzeug-Reparatur GmbH zu Instandsetzungs- und Inspektionszwecken abgestellten Lastkraftwagens ereignet hat.	26
Im Einzelnen ist Folgendes auszuführen:	27
I.	28
1)	29
Zunächst lässt sich nicht feststellen, dass der Lastkraftwagen der Firma XXX infolge eines fahrlässigen Fehlverhaltens eines Mitarbeiters dieses Unternehmens in Brand geraten ist und es deshalb zu einer Beschädigung der Werkstatthalle nebst Inventar der Versicherungsnehmerin des Klägers gekommen ist. Dem Klagevorbringen lässt sich nicht entnehmen, dass die Fahrzeughalterin oder der mit der Überführung des Lkw zu dem Betriebsgelände der XXX GmbH befasst gewesene Fahrer Kenntnis von einer Feuergefährlichkeit des Fahrzeuges hatte oder dass insoweit eine fahrlässige Unkenntnis von einem gefährlichen Defekt an der Fahrzeugelektrik bestand. Nach dem unstreitigen Sachverhalt ist vielmehr davon auszugehen, dass die Fahrzeughalterin und ihr Fahrer bezüglich einer Feuergefährlichkeit des Wagens gänzlich arglos waren. Damit besteht auch keine Tatsachengrundlage für die Annahme einer verschuldensbezogenen vertraglichen oder gesetzlichen Ersatzverpflichtung der Beklagten im Wege einer Direkthaftung aus § 115 VVG.	30
2)	31
Der Kläger vermag auch nicht mit Erfolg aus übergegangenem Recht (§ 86 VVG) die Beklagte aus der verschuldensunabhängigen Gefährdungshaftung des § 7 Abs. 1 StVG in Verbindung mit § 115 VVG in Anspruch zu nehmen. Es fehlt an der Anspruchsvoraussetzung, dass sich das Schadensereignis bei dem Betrieb des Lastkraftwagens ereignet hat.	32
a) Das Landgericht hat zunächst auf den verkehrstechnischen sowie auf den maschinentechnischen Verkehrsbegriff zur Darlegung dessen abgestellt, dass das Tatbestandsmerkmal "bei dem Betrieb eines Kraftfahrzeuges" im Sinne des § 7 Abs. 1 StVG nicht gegeben ist.	33
Darüber hinaus hat es zutreffend erkannt, dass nach der aktuellen Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs das in Rede stehende Tatbestandsmerkmal dem umfassenden Schutzzwecke des § 7 Abs. 1 StVG entsprechend normativ und damit weit auszulegen ist. Die Haftung nach § 7 Abs. 1 StVG umfasst daher alle durch den Kfz-Verkehr beeinflussten Schadensabläufe. Es genügt, dass sich eine von dem Kraftfahrzeug ausgehende Gefahr	34

ausgewirkt hat und das Schadensgeschehen in dieser Weise durch das Kraftfahrzeug mitgeprägt worden ist (BGH VersR 2008, 656 mit Hinweis auf BGHZ 105, 65; 107, 359; 115, 84; BGH VersR 2005, 566; BGH VersR 2005, 992). Ob dies der Fall ist, muss mittels einer am Schutzzweck der Haftungsnorm orientierten wertenden Betrachtung beurteilt werden (BGH VersR 2008, 656; BGH VersR 2005, 992). Dies entspricht auch der Rechtsprechung des erkennenden Senats (zuletzt Urteil vom 15. Juni 2010, AZ: I-1 U 105/09).

b) Zweifelhaft ist aber, ob es entsprechend der Begründung des Landgerichts maßgeblich darauf ankommt, dass das Fahrzeug abseits des öffentlichen Verkehrs in einer der XXX GmbH gehörenden Werkstatthalle abgestellt war, als es zum Brandausbruch kam. 35

aa) Zwar wird in der Rechtsprechung die Auffassung vertreten, der Betrieb eines Fahrzeuges sei beendet, wenn es an einem Ort außerhalb des allgemeinen Verkehrs abgestellt werde (OLG München NZV 1996, 199; OLG Nürnberg NZV 1997, 482; OLG Hamm NZV 1999, 469; OLG Karlsruhe NJW 2005, 2318). Dem vermag der Senat jedoch nicht grundsätzlich zu folgen. Denn der Wortlaut des § 7 Abs. 1 StVG enthält eine derartige Einschränkung nicht. Zudem steht die weite Auslegung des Tatbestandsmerkmals "bei dem Betrieb" dem entgegen. Schließlich erfordert der Betrieb eines Kraftfahrzeuges im Sinne des § 7 Abs. 1 StVG nicht seinen Einsatz auf öffentlicher Verkehrsfläche (Senat a.a.O. mit Hinweis auf BGHZ 5, 318; BGH VersR 1960, 635; BGH VersR 1981, 252; BGH NZV 1995, 19; OLG Saarbrücken SP 2000, 373; OLG München DAR 2010, 93; Greger, Haftungsrecht des Straßenverkehrs, 4. Aufl., § 3, Rdnr. 54). 36

bb) So hat der Senat die Haftung einer Fahrzeughalterin aus § 7 Abs. 1 StVG in einer Fallkonstellation bejaht, bei der sie ihren Pkw rückwärts in ihrer Einzelgarage abgestellt hatte mit der Folge, dass der noch betriebsheiße Auspuff eine an der Rückwand der Garage als Prallschutz aufgestellte Matte oder Matratze in Brand setzte und es deshalb zu der Beschädigung eines zwei Garagen weiter abgestellten Fahrzeugs kam, weil ein zur Brandbekämpfung herbeigeeilter Feuerwehrmann durch die Deckenkonstruktion der Garage des unbeteiligten Geschädigten einbrach (Senat a.a.O.). In dem seinerzeit entschiedenen Fall war der nahe örtliche und zeitliche Kausalzusammenhang mit einem bestimmten Betriebsvorgang oder einer bestimmten Betriebseinrichtung, welche für die Zurechnung der Betriebsgefahr gemäß § 7 Abs. 1 StVG erforderlich ist (BGH VersR 2008, 656 mit Hinweis auf BGH VersR 2005, 992 und weiteren Rechtsprechungsnachweisen), gegeben: Der nach der vorangegangenen Fahrt noch heiße Auspuff des Fahrzeuges hatte als Betriebseinrichtung unmittelbar nach dem Abstellen wegen eines Hitzestaus eine Brandbeaufschlagung des an der rückwärtigen Garagenwand angebrachten Prallschutzes bewirkt. 37

3) Im Unterschied dazu zeichnet sich der vorliegende Fall aber dadurch aus, dass bei angenommener Richtigkeit des Klagevorbringens schon ein naher zeitlicher Kausalzusammenhang zwischen einem bestimmten Betriebsvorgang oder einer bestimmten Betriebseinrichtung des Lastkraftwagens der Firma XXX und dem Schadenseintritt fraglich ist. 38

Die Klägerin behauptet im Hinblick auf die Ausführungen des Privatgutachters L. dessen Stellungnahme vom 13. März 2006, es habe ein primärer elektrische Defekt im Bereich des Starters die Brandentstehung eingeleitet. Hilfsweise hält sie im Hinblick auf die Stellungnahme des Privatgutachters B. vom 24. November 2005 ihre Behauptung aufrecht, es sei eine durch den Fahrzeugbetrieb hervorgerufene Beschädigung der Isolation des Kabels, welches von der Klemme 30 ausgehe und welches auch bei ausgeschalteter Zündung ständig unter Spannung stehe, die Ursache für die Brandentstehung gewesen (Bl. 39

106 d.A).

- a) 40
- Der Senat unterstellt zu Gunsten der Klägerin, dass ihrem Haupt- bzw. Hilfsvortrag 41
entsprechend der Anlasser des Lastkraftwagens, zumindest aber das isolationsdefekte
Batterieverbindingskabel, diejenige Betriebseinrichtung war, welche zu der Entwicklung des
Brandgeschehens führte.
- b) 42
- Damit steht allerdings noch nicht fest, dass es den erforderlichen nahen zeitlichen 43
Kausalzusammenhang zwischen der Funktion einer Betriebseinrichtung und dem
Schadensereignis gab. Denn unstreitig stellen sich zunächst keine Auffälligkeiten ein,
nachdem der Zeuge M. am Freitag, den 14. Oktober 2005, gegen 15.00 Uhr den Lkw auf die
Plattform der Werkstatthebebühne gefahren und ihn dort ohne weitere
Vorbereitungsmaßnahmen abgestellt gelassen hatte. Unstreitig ist darüber hinaus, dass erst
am darauffolgenden Montag, den 17. Oktober 2005, gegen 10.40 Uhr festgestellt wurde, dass
das Fahrerhaus des Lastkraftwagens vollständig in Flammen stand. Streitig ist, ob bis zu
diesem Zeitpunkt dem Vortrag des Klägers entsprechend der Zeuge M. die Inspektions- und
Instandsetzungsarbeiten an dem Fahrzeug noch nicht aufgenommen hatte.
- c) 44
- Nach dem auf die privatgutachterlichen Stellungnahmen gestützten Klagevorbringen bleibt 45
offen, aufgrund welcher konkreten technisch-physikalischen Zusammenhänge ein Defekt im
Fahrzeuganlasser bzw. ein beschädigtes Batteriekabel erst nach knapp drei Tagen zu einer
Selbstentzündung des in der Werkstatthalle abgestellten Lastkraftwagens geführt haben
kann. Es fehlt eine schlüssige Erklärung dafür, dass der Lkw knapp drei Tage unauffällig in
der Werkstatthalle stehen konnte. Die Klägerin räumt selbst ein, "dass beide im Vorfeld
eingeschaltete Gutachter von einer Brandursache ausgehen, die sich über längere Zeit
entwickelt hat" (Bl. 106 d.A.). Damit ist der erforderliche nahe zeitliche Kausalzusammenhang
mit einem bestimmten Betriebsvorgang oder einer bestimmten Betriebseinrichtung zumindest
fraglich
- 4 a) 46
- Stellt man in Übereinstimmung mit dem Gutachten L. vom 13. März 2006 auf einen 47
elektrischen Primärdefekt des Fahrzeuganlassers als Ursache für die Brandentstehung ab,
bleibt die durch den Privatgutachter selbst hervorgehobene Besonderheit, "dass sich die
Brandentstehung rund drei Tage nach dem letzten Fahrzeugbetrieb ereignete (Bl. 41 BeiA).
Zwar mag seiner Darlegung entsprechend der Starter über die Schwungscheibe des Motors
nach dessen Ingangsetzung permanent angetrieben worden sein; darüber hinaus mögen
auch die Kontakte des Starterrelais derart beschädigt worden sein, dass es zu einem
"Kleben" der Kontakte bei späteren Startvorgängen gekommen ist (Bl. 42 d.A.). Dies ändert
aber nichts daran, dass nach dem Abstellen des Motors am 14. Oktober 2005 gegen 15.00
Uhr wegen des Stillstandes der Schwungscheibe der Fahrzeuganlasser keiner irregulären
mechanischen Beanspruchung mehr ausgesetzt war. Zudem ist nichts dafür ersichtlich, dass
bis zum Zeitpunkt des 17. Oktober 2005 10.40 Uhr der Starter des Lastkraftwagens noch
einmal betätigt wurde. Im Übrigen war es der Zeuge Müller und kein Mitarbeiter

der Fahrzeughalterin, der Fa. XXX, der zuletzt den Motor in Gang gesetzt und den Lkw in die Werstatthalle verbracht hatte.

b) An der festzustellenden zeitlichen Diskrepanz zwischen dem letzten Betriebsvorgang und dem Schadensereignis ändert sich nichts, wenn man das Hilfsvorbringen des Klägers berücksichtigt, schadensursächlich sei ein Isolationsdefekt des Batteriekabels 30 gewesen, welches auch nach ausgeschalteter Zündung ständig unter Spannung gestanden habe. In diesem Kontext beruft sich die Klägerin darauf, nur der Fahrzeugbetrieb wegen damit verbundener Vibrationen sei die Ursache für die Isolationsbeschädigung gewesen, die letztlich kausal für den Brandausbruch gewesen sei (Bl. 106 d.A.). 49

aa) Dieser Vortrag beruht auf den Ausführungen im Privatgutachten des Sachverständigen B. vom 24. November 2005. Darin ist beschrieben, der für das Batteriekabel vorgesehene Halter sei korrosionsbedingt nur noch zu einem Drittel vorhanden gewesen, so dass sich das Kabel durch die fahrbetriebbedingten Erschütterungen habe verlagern und sich an die Kante des Rahmenquerträgers habe anlehnen können mit der Folge des Eintritts einer Isolationsbeschädigung; sodann habe die gegen die Masse abgeleitete Batteriespannung einen nicht unerheblichen Kurzschluss hervorgerufen, der auf das gesamte Bordnetz übergreifen habe mit der Möglichkeit, dass es an öl- und kraftstoffverschmutzten Dämmmaterialien im Motorraum über einen anfänglichen Schmorschaden zu einer offenen Flammenbildung gekommen sei (Bl. 22 d.A.). 50

bb) In Anbetracht des Alters des Lastkraftwagens von 13 Jahren und wegen der Laufleistung von über 400.000 km kann die Isolationsaufscheuerung an dem Batteriekabel nicht mit einem bestimmten Betriebsvorgang, insbesondere nicht mit der letzten Fahrt des Lastkraftwagens zu dem Werkstattgelände am 14. Oktober 2005, in Verbindung gebracht werden. Vielmehr muss die Isolationsabtragung an dem Verbindungskabel in Anbetracht des Alters und der Laufleistung des Fahrzeuges als das Ergebnis eines langfristigen Verschleißprozesses angesehen werden. Zudem ist auch hier wieder zu berücksichtigen, dass der Zeuge M. als Mitarbeiter 51

der Reparaturwerkstatt die letzte Fahrt mit dem Wagen in die Halle gemacht hatte. 52

II. 53

Selbst wenn man einen nahen zeitlichen Kausalzusammenhang zwischen dem Eintritt des Schadensereignisses und einem bestimmten Betriebsvorgang oder einer 54

bestimmten Betriebseinrichtung des Lastkraftwagens ungeachtet der zeitliche Diskrepanz von fast drei Tagen annähme, wäre unter Berücksichtigung des Schutzzwecks der Norm des § 7 Abs. 1 StVG eine Haftung der Beklagten gleichwohl nicht gegeben. 55

1) 56

Es ist von wesentlicher Bedeutung, dass der Lastkraftwagen der Firma XXX im Gegensatz zu der Fallgestaltung, die der Senatsentscheidung vom 15. Juni 2010 zu dem AZ: I-1 U 105/09 zugrunde lag, nicht nach einem Fahrvorgang als ein betriebsbereites Fahrzeug in einer Garage abgestellt worden war. Vielmehr hatte der Zeuge M. das Fahrzeug auf die Plattform der Hebebühne in der Werstatthalle verbracht, weil daran am ersten Werktag der darauffolgenden Woche Inspektions- und Instandsetzungsarbeiten vorgenommen werden sollten. Das Fahrzeug war – im übertragenen Sinne – "aus dem Verkehr gezogen" worden, um daran Arbeiten vornehmen zu lassen ("Durchchecken, Klappergeräusche an der 57

Abgasanlage überprüfen und beseitigen"). Gegenstand des mit der Firma XXX abgeschlossenen Inspektions- und Instandsetzungsvertrages waren somit Arbeiten, welche der betriebssicheren Verwendungsfähigkeit des Lastkraftwagens als Verkehrs- und Transportmittel dienen sollten und die sich naturgemäß nur dann erledigen lassen, wenn der Lkw nicht in Betrieb war. Die Rechtsgüter der Versicherungsnehmerin des Klägers waren nicht im Rahmen eines Verkehrsvorganges mit dem Fahrzeug in Berührung gekommen, sondern zur Erfüllung einer werkvertraglichen Inspektions- und Instandsetzungsverpflichtung. Die Wartung (Inspektion) eines Kraftfahrzeuges ist werkvertraglicher Natur, denn es ist für die nächste Zeit gebrauchsfähig und fahrbereit zu machen (Palandt/Sprau, Kommentar zum BGB, 69. Aufl., vor § 631, Rdnr. 30 mit Rechtsprechungsnachweisen).

Dass auch der Auftrag zur Beseitigung von Geräuschen an der Auspuffanlage 58

dem Werkvertragsrecht unterfällt, bedarf keiner weiteren Ausführungen. 59

2) Für einen mit dem vorliegenden Fall vergleichbaren Sachverhalt hat der erkennende Senat im Jahre 1995 Folgendes entschieden: Ein Wohnmobil, das vom Halter in dem zum Betrieb einer Reparaturwerkstatt gemieteten Teil einer auf privatem Gelände errichteten Halle abgestellt ist und diese aufgrund eines Defekts der Elektrik in Brand setzt, befindet sich auch dann nicht mehr im Sinne des § 7 Abs. 1 StVG in Betrieb, wenn das Heck des Fahrzeuges noch aus der Halle herausragt (Urteil vom 12. Juni 1995, AZ: 1 U 153/94, veröffentlicht in VersR 1996, 1549). Die völlige Betriebsruhe des Fahrzeuges und das Abgestelltsein in einer privat genutzten, für eine Kfz-

Betriebsstätte vorgesehenen Halle abseits des öffentlichen Verkehrs hat der Senat als ausreichend erachtet, um das Vorliegen einer typischen Gefahrensituation zu verneinen, vor welcher § 7 StVG schützen will. Dass eine Schädigung auf einem Fehler des Fahrzeuges oder auf einem Versagen seiner Einrichtungen beruht, genügt alleine noch nicht, um die strenge Gefährdungshaftung nach § 7 StVG auszulösen. Durch das Merkmal "bei dem Betrieb" hat der Gesetzgeber die Haftung an eine zusätzliche Voraussetzung geknüpft (Senat, a.a.O., S. 1550). Allein der Umstand, dass ein Kraftfahrzeug wegen der mitgeführten Betriebsstoffe oder der verwendeten Materialien leicht brennt, reicht – so auch der Bundesgerichtshof – nicht aus, um eine Haftung nach § 7 Abs. 1 StVG zu begründen (BGH VersR 2008, 656, 657). 61

3) Das vorgenannte Senatsurteil liegt auf der Linie anderer obergerichtlicher Entscheidungen. 62

a) So hat das Oberlandesgericht Köln (Verkehrsrechtliche Mitteilungen 1999, 77) Folgendes entschieden: Gerät ein Kraftfahrzeug, das der Werkstatt zur Ausführung von Arbeiten (Erneuerung der Hinterreifen, Anbau von Spoilern) übergeben und über Nacht in der Werkstatt abgestellt worden ist, ohne äußere Einwirkungen in Brand, steht dem Inhaber der Werkstatt weder ein Anspruch als Mitversicherter aus dem Versicherungsvertrag nach § 10 Nrn. 1, 2, 4 AKB, noch ein Anspruch aus § 7 StVG in Verbindung mit § 3 Nr. 1 PfIVG a.F. zu. Es bedarf keiner weiteren Ausführungen dazu, dass auch im vorliegenden Fall die Firma XXX nicht Mitversicherte im Sinne der vorgenannten AKB-Bestimmungen war. 63

b) Ein Unfall bei der Vorbereitung eines Radwechsels in einer Reifenwerkstatt hat sich nicht beim Betrieb des Kraftfahrzeuges ereignet (KG Verkehrsrechtliche Mitteilungen 1983, 54). 64

c) Wird bei einem in der Werkstatt befindlichen Kraftfahrzeug der Zündschlüssel gedreht und der Motor in Gang gesetzt und dient das Anlassen allein der Überprüfung oder Ermittlung von Mängeln an dem Fahrzeug, begründet dies keinen Betrieb des Kraftfahrzeuges (Landgericht 65

Saarbrücken, ZfS 2007, 18, zitiert von König in Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 60. Aufl., § 7 StVG, Rdnr. 10).

4 a) Das Haftungsmerkmal "bei dem Betrieb" im Sinne des § 7 Abs. 1 StVG erfordert, dass ein Zusammenhang mit der Bestimmung des Kraftfahrzeuges als einer der Fortbewegung und dem Transport dienenden Maschine besteht. Eine Haftung entfällt daher in den Fällen, in welchen die Fortbewegungs- und Transportfunktion des Kraftfahrzeugs keine Rolle mehr spielt und das Fahrzeug nur noch etwa als Arbeitsmaschine eingesetzt wird (BGH VersR 2005, 566, 567). In dem vorliegenden Fall war ebenfalls die Fortbewegungs- und Transportfunktion des Lastkraftwagens aufgehoben. Er war aus dem Verkehr herausgenommen und in die Werkstatthalle der Versicherungsnehmerin der Klägerin verbracht worden, um dort auftragsgemäß als Inspektions- und Instandsetzungsgegenstand behandelt zu werden. In dem Schadensereignis hat sich eine Gefahr realisiert, die nicht von dem Lkw in dessen Eigenschaft als Verkehrsmittel ausging. Vielmehr war das Fahrzeug ein in die Werkstatthalle der XXXFahrzeug-Reparatur GmbH verbrachte Auftragsfall, der zur Vorbereitung der notwendigen Verrichtungen bereits auf der Plattform der Hebebühne abgestellt worden war. Die Wartung (Inspektion) eines Kraftfahrzeuges ist rechtlich als ein Werkvertrag zu qualifizieren, denn es ist für die nächste Zeit gebrauchts- und fahrbereit zu machen (Palandt/Sprau, Kommentar zum BGB, 69. Aufl., vor § 631, Rdnr. 30 mit Rechtsprechungsnachweisen). Dass der Auftrag zur Beseitigung störender Geräusche an der Auspuffanlage eines Kraftfahrzeuges werkvertraglicher Art ist, bedarf keiner weiteren Ausführungen.

b) 67

Es fiel in den Verantwortungs- und Risikobereich der Versicherungsnehmerin des Klägers, auf welche Weise, mit welchem personellen und sächlichen Aufwand und 68

unter welchen Sicherheitsvorkehrungen sie ihre werkvertraglichen Pflichten gegenüber der Fa. XXX zu erfüllen gedachte. Dazu zählte auch die Entscheidung, an welchem für die Auftragserledigung geeigneten Standort der Lastkraftwagen zunächst abgestellt wurde. Nachdem der zuständige Mitarbeiter der 69

auftraggebenden Fahrzeughalterin den Wagen dem Zeugen M. überlassen 70

hatte, war die Versicherungsnehmerin des Klägers obhutspflichtig und es war 71

ihrer Risikosphäre zuzuordnen, was sie zur ordnungsgemäßen und gefahrenfreien 72
Auftragserledigung unternahm oder eben unterließ. Damit ist nicht gesagt, dass den Zeugen M. oder einen anderen Mitarbeiter der Versicherungsnehmerin des Klägers ein Verschulden an der Brandentstehung trifft . Die werkvertragliche Risikoverteilung macht aber deutlich, dass im vorliegenden Fall der Schutzzweck der Halterhaftung aus § 7 Abs. 1 StVG an seine Grenzen stieß, als das Fahrzeug zur Erfüllung des Inspektions- und Instandsetzungsvertrages in die alleinige Obhut des Werkstattunternehmens gelangte und der Zeuge M. das dazu aus seiner Sicht zunächst Erforderliche aus eigener Verantwortung veranlasste oder unterließ. Der Schutzzweck der straßenverkehrsbezogenen Halterhaftung darf nicht so weit reichen, dass er eine werkvertragliche Risikoverteilung und Haftung überlagert oder zu Ungunsten des Bestellers verschiebt. Nur im Falle eines nachweisbaren Verschuldens der Fahrzeughalterin oder eines ihrer Mitarbeiter an der Brandentstehung wäre zu deren Lasten eine Haftung vertraglicher Art oder weitergehend aus unerlaubter Handlung für den Schaden an der Werkstatthalle einschlägig.

c)

Unabhängig davon ist auch ein praktisches Argument zu berücksichtigen : 74

Beginge im Falle einer auftragsgemäßen Fahrzeugreparatur oder –inspektion 75

in einer gewerblichen Werkstatt der zuständigen Monteur bei dem Hantieren an dem noch 76
betriebswarmen Fahrzeugmotor oder bei dem Versuch des Startens desselben eine -
allerdings im Nachhinein schwer nachweisbare -- Sorgfaltspflichtverletzung mit der Folge
etwa einer Brandentstehung unter Einbeziehung der Werkstatthalle und gelänge es dem
Fahrzeughalter nicht, den Nachweis des Fremdverschuldens zu führen, so träfe ihn nach der
durch den Kläger vertretenen Rechtsansicht eine Schadensersatzverpflichtung aus § 7 Abs. 1
StVG hinsichtlich des Gebäudeschadens. Auch dieses Beispiel verdeutlicht, dass der
Schutzzweck der Halterhaftung nicht zu weit gezogen und nicht dazu führen darf, vertragliche
Risiko- und Haftungsverteilungen zu verändern.

III 77

Gemäß § 10 Ziffer 1 AKB umfasst die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung die Befriedigung 78
begründeter und die Abwehr unbegründeter Schadensersatzansprüche, die aufgrund
gesetzlicher Haftpflichtbestimmungen privatrechtlichen Inhalts gegen den
Versicherungsnehmer oder mitversicherte Personen erhoben werden, wenn es durch den
Gebrauch des im Vertrag bezeichneten Fahrzeugs zu Personen-, Sach- und
Vermögensschäden kommt. Der Begriff des Gebrauchs im Sinne der vorgenannten Vorschrift
schließt den Betrieb des Kraftfahrzeugs im Sinne des § 7 Abs. 1 StVG ein, geht aber auch
darüber hinaus (Senat, Urteil vom 16. Dezember 2002, AZ: 1 U 98/02 mit Hinweis auf BGHZ
75, 45, 48 sowie BGH VersR 1977, 418, 419; Prölls/Martin, VVG, 27. Aufl., § 10 AKB, Anm. 3
mit weiteren Rechtsprechungsnachweisen). Ist also ein Schadensfall bei dem
Fahrzeugbetrieb entstanden, so ist zwangsläufig auch ein Gebrauch im Sinne des § 10 Ziffer
1 AKB zu bejahen. Liegt umgekehrt kein Gebrauch nach Maßgabe dieser Bestimmung vor,
ist auch das Haftungsmerkmal "bei dem Betrieb" im Sinne des § 7 Abs. 1 StVG zu verneinen.

b) Wird nun aber ein Lastkraftwagen zur Vorbereitung von auftragsgemäßen Inspektions- und 79
Instandsetzungsarbeiten zunächst unverrichteter Dinge in einer Fremdwerkstatt über das
Wochenende stillgesetzt und kommt es dann infolge einer Selbstentzündung der
Fahrzeugelektrik zu einer das Gebäude beaufschlagenden Brandausbreitung, so lässt sich
eine solche Schadensentstehung schlechterdings nicht mehr mit einem Fahrzeuggebrauch in
Verbindung bringen. Der Wagen war gerade in fremde Hände gegeben und vorläufig außer
Gebrauch gestellt worden, um daran die notwendigen Arbeiten zur Aufrechterhaltung bzw.
zur Wiederherstellung der Funktionstauglichkeit und Betriebssicherheit durchführen zu
lassen. Bei einer gewerbsmäßig durchgeführten Reparatur wird das Fahrzeug nicht nach
Maßgabe des § 10 Ziffer 1 AKB gebraucht, sondern es steht das Werkstattisiko im
Vordergrund (Stiefel/Hofmann, Kraftfahrversicherung, 15. Aufl., § 10 AKB, Rdnr. 103).
Reparaturarbeiten sind dann zum Gebrauch des Fahrzeugs zu rechnen, wenn die damit
befasste Person zum Kreis der Versicherten im Sinne des § 10 Abs. 2 AKB gehört (BGHZ
78, 52, 54) - so etwa, wenn der Fahrer eine Glühbirne des Fahrzeugs auswechselt (BGHZ
78, 52, 56). Diese Versicherteneigenschaft trifft auf den Inhaber oder Monteur eines
gewerblichen Reparaturbetriebes bei fahrzeugbezogenen Arbeiten in der Werkstatthalle oder
deren Vorbereitung - wie hier bei dem Verbringen auf die Hebebühne – nicht zu.

IV. 80

81

Die Kostenentscheidung beruht auf § 97 Abs. 1 ZPO.

Die Anordnung über die vorläufige Vollstreckbarkeit des Urteils hat ihre Grundlage in §§ 708 82
Nr. 10, 711 ZPO.

Der Gegenstandswert für den Berufungsrechtszug beträgt 50.880,58 €. Dieser Betrag macht 83
auch die Beschwer der Klägerin aus.

Zur Zulassung der Revision besteht kein Anlass, weil die Voraussetzungen des § 543 Abs. 2 84
ZPO nicht gegeben sind.
