
Datum: 19.02.2019
Gericht: Oberlandesgericht Hamm
Spruchkörper: 9. Zivilsenat
Entscheidungsart: Urteil
Aktenzeichen: 9 U 192/17
ECLI: ECLI:DE:OLGHAM:2019:0219.9U192.17.00

Vorinstanz: Landgericht Arnsberg, 4 O 353/15

Tenor:

Die Berufung der Beklagten gegen das Urteil des Einzelrichters der 4. Zivilkammer des Landgerichts Arnsberg vom 08.11.2017 wird zurückgewiesen. Die Beklagte trägt die Kosten des Berufungsverfahrens. Dieses und das angefochtene Urteil sind ohne Sicherheitsleistung vorläufig vollstreckbar.

Gründe:

1

I.

2

Die Klägerin macht als Hausratversicherer aus gem. § 86 VVG übergegangenem Recht gegenüber der Beklagten als KFZ-Haftpflichtversicherer eines zum Schadenszeitpunkt in der Tiefgarage des Hauses B-Straße XX in B abgestellten P Ersatzansprüche wegen eines Brandschadens in diesem Objekt geltend, der nach ihrer Darstellung durch einen technischen Defekt des vorgenannten Fahrzeugs verursacht worden ist. 1. Wegen des erstinstanzlich vorgetragenen Sachverhalts i.e. und der erstinstanzlich gestellten Anträge wird auf den Tatbestand des landgerichtlichen Urteils Bezug genommen. Zu den Verhältnissen vor Ort wird auf die als Anlage beim 1. Ergänzungsgutachten des Sachverständigen T vom 05.12.2016 (lose bei den GA) befindlichen Fotos verwiesen. Das Landgericht hat gem. Beweisbeschlüssen vom 27.10.2016 (Bl. 66 GA) und 23.01.2017 (Bl. 86 GA) Beweis erhoben durch Verwertung des im strafrechtlichen Ermittlungsverfahren eingeholten Gutachtens des Sachverständigen für Brandursachen Dipl.-Ing. T vom 23.09.2013 (als im Anlagenheft befindliche Anlage B 1 zur Klageerwiderng überreicht), Einholung ergänzender Gutachten des vorgenannten Sachverständigen (vgl. die lose bei den Akten befindlichen schriftlichen Ergänzungsgutachten vom 05.12.2016 und 06.02.2017) sowie durch Vernehmung der

3

Zeugen L (vgl. Bl. 106 R f. = 109 R f. GA) und L2 (vgl. Bl. 107 f. = 110 f. GA). Es hat sodann mit der aus dem angefochtenen Urteil ersichtlichen Begründung, auf die zur Vermeidung von Wiederholungen verwiesen wird, der Klägerin gemäß § 86 Abs. 1 VVG i.V.m. §§ 7 Abs. 1 StVG, 115 VVG – unter Abweisung der weitergehenden Klage – 6.605,90 € nebst Zinsen i.H. von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 24.09.2015 (= Rechtshängigkeit) zugesprochen. 2. Gegen diese Entscheidung wendet sich die Beklagte mit ihrer Berufung, mit der sie eine vollständige Klageabweisung unter entsprechender Teilabänderung des angefochtenen Urteils begehrt. Zur Begründung trägt die Beklagte – neben einer pauschalen Bezugnahme auf ihr erstinstanzliches Vorbringen – ergänzend im Wesentlichen vor:

Das Landgericht habe, soweit es der Klage stattgegeben habe, falsch entschieden. Bei richtiger Würdigung sei die Klage insgesamt abzuweisen. a. Zunächst stehe in tatsächlicher Hinsicht entgegen der Annahme des Landgerichts schon nicht hinreichend sicher fest, dass Ursache des streitgegenständlichen Brandes ein technischer Defekt am bei der Beklagten versicherten PKW gewesen sei. Zum einen sei der behauptete morgendliche Startversuch, den lediglich die Zeugin L2, nicht hingegen der Zeuge L bestätigt habe, nicht bewiesen. Zweifel an der Verursachung des Brandes durch einen Fahrzeugdefekt bestünden zudem auch deshalb, weil der angebliche Startversuch nicht sofort, sondern mit großem zeitlichem Versatz zum Brand geführt haben solle. Diese Zweifel habe auch der Sachverständige T nicht ausgeräumt und die zeitliche Differenz von 3-4 Stunden nicht erklärt. Soweit der Sachverständige aus dem Brandbild und dem angeblichen Startversuch darauf geschlossen habe, Brandursache sei ein technischer Defekt am vorderen rechten Fahrzeugteil gewesen, handele es sich letztlich nur um eine Vermutung, die für einen konkreten Nachweis gem. § 286 ZPO nicht ausreiche. So differenziere der Sachverständige aus Sicht der Beklagten nicht ausreichend zwischen Brandspuren und Brandursache. Der Sachverständige habe auch nicht näher ausgeführt, welche Technik konkret und auf welche Weise nun den Brand verursacht haben solle. Er habe nur davon gesprochen, dass möglicherweise ein Verbraucher den Brand verursacht haben könne. Auch das Alter des bei der Beklagten versicherten Fahrzeugs von 16 Jahren lasse keine zureichenden Schlüsse auf einen technischen Fahrzeugdefekt als Brandursache zu. Letztlich habe der Sachverständige schlicht nicht sagen können, was konkret Brandursache gewesen sei. Im Übrigen kämen ohnehin auch Brandursachen außerhalb des Beklagtenfahrzeugs in Betracht, so etwa die Technik der Garage oder andere in der Garage befindliche Fahrzeuge. All diese anderen Verursachungsmöglichkeiten habe der Sachverständige nicht hinreichend berücksichtigt und geprüft.

b.

Selbst wenn man mit dem Landgericht von einem technischen Defekt am bei der Beklagten versicherten Fahrzeug als Brandursache ausgehe, begründe dies bei richtiger Beurteilung unter Berücksichtigung der von Beklagtenseite zitierten Rechtsprechung keine Haftung nach § 7 Abs. 1 StVG, da auch dann der Brand nicht i.S. dieser Vorschrift beim Betrieb des Fahrzeugs entstanden sei. Der Annahme einer Brandentstehung beim Betrieb des Fahrzeugs stehe dabei namentlich entgegen, dass- das Fahrzeug zur Vorfalzeit weder in seiner Fortbewegungs- noch seiner Transportfunktion in Betrieb gewesen sei, es vielmehr schon geraume Zeit (3-4 Stunden) vor dem Brand funktionslos und passiv in einer Garage gestanden habe, wobei auch nach den Ausführungen des Sachverständigen ein Zusammenhang mit dem behaupteten morgendlichen Startversuch nur generell möglich aber nicht bewiesen sei;- das Fahrzeug zudem nicht im öffentlichen Verkehrsraum, sondern in einer privaten Garage abgestellt gewesen sei, wobei eine Ausweitung der Haftung nach § 7 Abs. 1 StVG auf Geschehnisse außerhalb des öffentlichen Verkehrsraumes systemwidrig

wäre, zumal auch nicht angemeldete und nicht pflichtversicherte Fahrzeuge in einer privaten Garage abgestellt werden und – wie im Übrigen jedes andere dort abgestellte Gerät auch – einen Brand verursachen könnten. Auch ein Fahrzeuggebrauch i.S. des § 1 PflVG liege bei der hier gegebenen Sachlage nicht vor, so dass von vornherein auch ein Direktanspruch gegen die Beklagte ausscheide. Eine grundsätzlich nur noch in Betracht kommende verschuldensabhängige Haftung des Fahrzeughalters aus § 823 Abs. 1 BGB sei schließlich schon mangels Nachweises eines Verschuldens zu verneinen. c. Die Feststellungen des Landgerichts zur Anspruchshöhe seien ebenfalls zu beanstanden. Bereits erstinstanzlich sei bestritten worden, dass die in Anlage K 6 zur Klage (im lose bei den Akten befindlichen Anlagenheft) aufgelisteten Gegenstände, die bei dem Brand zerstört worden seien, überhaupt Eigentum des Zeugen L – mithin eines Dritten – gewesen seien und insoweit nicht nur ein von der Haftung nach § 7 Abs. 1 StVG nicht erfasster Eigenschaden der Fahrzeughalterin L2 vorliege. Bei richtiger Würdigung der Zeugenaussagen sei das Eigentum des Zeugen L im Hinblick auf dessen insoweit sein Eigentum nicht bestätigende Angaben jedenfalls nicht bewiesen bzgl. der Gegenstände lfd. Nrn. 1 (Schneeschieber), 2 (Besen), 25 (Lackdosen), 33 (Werkzeugtasche), 35 (Schneefräse), 39-41 (Schlafanzüge, Unterwäsche, Handtücher) und 56 (bzgl. jedenfalls einer der Fußmatten); denn den insoweit das Eigentum des Zeugen L bestätigenden Angaben der Zeugin L2 könne nicht der Vorrang ggü. den insoweit nicht bestätigenden Angaben des Zeugen L zukommen. Die Höhe der Reinigungskosten sei angesichts des nur pauschalen Klägervortrags hierzu und nur teilweise vorliegenden Belegen sehr wohl hinreichend bestritten worden und dementsprechend weiter aufklärungsbedürftig gewesen. Zudem könne in diesem Zusammenhang nicht unberücksichtigt bleiben, dass die Versicherungsprämie zugunsten der Klägerin vom Zeugen L und der Zeugin L2 getragen worden seien, und zwar – was die Beklagte nicht wisse – entweder unmittelbar oder mittelbar über Mietnebenkosten/Wohngeld. Daraus ergebe sich, dass hier eine Doppelversicherung vorgelegen habe, so dass sich etwaige Erstattungsansprüche der Klägerin weiter reduzierten. Es handle sich dann außerdem nur um schadensersatzrechtlich nicht übergangsfähige interne Ausgleichsansprüche. Insoweit müsse die Klägerin die entsprechenden Vertragsunterlagen und die Zusammensetzung der Prämie offenlegen.

3. Die Klägerin tritt der Berufung entgegen und begehrt deren Zurückweisung. Sie verteidigt das landgerichtliche Urteil und trägt dabei ergänzend – neben einer pauschalen Bezugnahme auf ihr erstinstanzliches Vorbringen – im Wesentlichen vor: Das Landgericht habe richtig entschieden. Die gegen die der Klage zum großen Teil stattgebende Entscheidung des Landgerichts gerichteten Angriffe gingen fehl. a. Die Feststellungen des Landgerichts zur Brandursache seien nicht zu beanstanden. Die zugrunde liegenden Ausführungen des Sachverständigen T, der sich sehr wohl auch mit dem zeitlichen Versatz zu dem vorherigen Startversuch – zu dem der Zeuge L im Übrigen gar nicht befragt worden sei – auseinandergesetzt und auch sonst umfassend geprüft habe, seien insgesamt nachvollziehbar und überzeugend, stellten insbesondere nicht lediglich reine Vermutungen dar. b. Das Landgericht habe aufgrund der danach zutreffenden Feststellungen zur Brandursache auch völlig zu Recht eine Schadensentstehung beim Fahrzeugbetrieb i.S. des § 7 Abs. 1 StVG bejaht. Dies entspreche der Rechtsprechung des BGH und der vom Landgericht angeführten weiteren obergerichtlichen Rechtsprechung, nach der insbesondere der Umstand, dass das Fahrzeug schon geraume Zeit in einer privaten Tiefgarage abgestellt gewesen sei, einer Anwendung des § 7 Abs. 1 StVG keineswegs entgegenstehe. c. Die Einwände der Berufung bzgl. der landgerichtlichen Feststellungen zur Anspruchshöhe verfangen nicht ansatzweise. Die Beweismwürdigung des Landgerichts hinsichtlich der Eigentümerstellung bzgl. der in Anlage K 6 aufgelisteten Gegenstände sei nicht zu beanstanden. Hinsichtlich der – sehr wohl hinreichend dargelegten und auch belegten – Höhe der Reinigungskosten habe das Landgericht das Bestreiten der Beklagten zu Recht als

unsubstantiiert angesehen. Soweit die Beklagte vortrage, die Versicherungsprämie sei möglicherweise vom Zeugen L über die Mietnebenkosten oder das Wohngeld mitgetragen worden, werde dies mit Nichtwissen bestritten und als verspätet gerügt.

II.

8

Die Berufung der beklagten Versicherung ist unbegründet. Soweit das Landgericht in zuerkanntem Umfang Ersatzforderungen der Klägerin gem. §§ 7 Abs. 1 StVG, 115 VVG aus gem. § 86 VVG übergegangenem Recht bejaht hat, ist dies nicht zu beanstanden.¹

9

Das Landgericht hat zu Recht dem Grunde nach eine Ersatzpflicht der Beklagten als dem KFZ-Haftpflichtversicherer des von der Zeugin L2 gehaltenen, hier in Rede stehenden P nach §§ 7 Abs. 1 StVG, 115 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 VVG bejaht.^a

10

Die landgerichtlichen Feststellungen zur Brandursache begegnen keinen durchgreifenden Bedenken. Nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme und unter Mitberücksichtigung des sonstigen Akteninhaltes (einschließlich der als Anlagen B 2 und 3 überreichten polizeilichen Berichte) kann auch aus Sicht des Senats mit dem Landgericht hinreichend sicher (§ 286 ZPO) davon ausgegangen werden, dass der Brand von dem vorgenannten, in der Tiefgarage des hier in Rede stehenden Objektes abgestellten P ausgegangen und auf einen technischen Defekt am Fahrzeug im vorderen rechten Bereich zurückzuführen ist. Für andere Brandursachen gibt es nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme, namentlich des keineswegs nur bloße Vermutungen enthaltenden Sachverständigengutachtens und den dortigen Feststellungen zum Spurenbild, keine konkreten Anhaltspunkte; dies gilt insbesondere auch im Hinblick auf die (vom Sachverständigen neben der Erörterung des Spurenbildes ebenfalls erwähnte) nach Brandentstehung noch möglich gewesene Öffnung des elektrischen Garagentores für etwaige brandursächliche Defekte an der Garagenelektrik sowie angesichts seines Verschlussenseins und der Nichtfeststellbarkeit von Brandentstehungsspuren im Außenbereich des Fahrzeugs (Beides ebenfalls vom Sachverständigen erwähnt) für den in der Garage befindlichen Kanister. Rein theoretisch denkbare andere Brandursachen, für die aber keine konkreten Anhaltspunkte bestehen, stehen einer Überzeugungsbildung im vorgenannten Sinne nicht entgegen. Dass der Sachverständige die konkrete Brandentstehungsstelle im vorderen rechten Fahrzeugbereich nicht noch weiter punktuell auf eine bestimmte technische Einrichtung des Fahrzeugs hat eingrenzen können, spielt – wie nachfolgend noch näher ausgeführt wird – für die hier in Rede stehende Frage einer Haftung nach § 7 StVG keine entscheidende Rolle. Gleiches gilt auch für die Frage, ob hier ein ursächlicher Zusammenhang mit vorherigen Startversuchen durch den Zeugen L besteht; der Sachverständige hat aus dem Startversuch nach dem Verständnis des Senats auch nur auf einen die Batteriekapazität schwächenden unbekannten Verbraucher geschlossen. b. Ist danach mit dem Landgericht davon auszugehen, dass der Brand durch einen technischen Defekt am bei der Beklagten versicherten P im vorderen rechten Bereich verursacht worden ist, ist der hier in Rede stehende Schaden auch i.S. des § 7 Abs. 1 StVG beim Betrieb dieses Fahrzeugs entstanden. aa. Nach höchstrichterlicher Rechtsprechung gelten insoweit folgende Grundsätze: Voraussetzung einer Haftung nach § 7 Abs. 1 StVG ist, dass eines der dort genannten Rechtsgüter "bei dem Betrieb eines Kraftfahrzeuges" verletzt bzw. beschädigt worden ist. Nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes ist dieses Haftungsmerkmal entsprechend dem umfassenden Schutzzweck der Norm weit auszulegen. Denn die Haftung nach § 7 Abs. 1 StVG ist der Preis dafür, dass durch die Verwendung eines Kraftfahrzeuges erlaubterweise eine Gefahrenquelle eröffnet wird; die Vorschrift will daher alle durch den Kraftfahrzeugverkehr beeinflussten Schadensabläufe erfassen. Ein Schaden ist demgemäß bereits dann "bei dem Betrieb" eines Kraftfahrzeuges entstanden, wenn sich in

11

ihm die von dem Kraftfahrzeug ausgehenden Gefahren ausgewirkt haben, d.h. wenn bei der insoweit gebotenen wertenden Betrachtung das Schadensgeschehen durch das Kraftfahrzeug (mit)geprägt worden ist. Erforderlich ist aber stets, dass es sich bei dem Schaden, für den Ersatz verlangt wird, um eine Auswirkung derjenigen Gefahren handelt, hinsichtlich derer der Verkehr nach dem Sinn der Haftungsvorschrift schadlos gehalten werden soll, d.h. die Schadensfolge muss in den Bereich der Gefahren fallen, um derentwillen die Rechtsnorm erlassen worden ist. Für die Zurechnung der Betriebsgefahr kommt es damit maßgeblich darauf an, dass der Unfall in einem nahen örtlichen und zeitlichen Zusammenhang mit einem bestimmten Betriebsvorgang oder einer bestimmten Betriebseinrichtung des Kraftfahrzeuges steht. Dass Dritte durch den Defekt einer Betriebseinrichtung eines Kraftfahrzeuges an ihren Rechtsgütern einen Schaden erleiden, gehört zu den spezifischen Auswirkungen derjenigen Gefahren, für die die Haftungsvorschrift des § 7 StVG den Verkehr schadlos halten will. Dabei macht es rechtlich keinen Unterschied, ob der Brand – etwa durch einen Kurzschluss der Batterie – unabhängig vom Fahrbetrieb selbst vor, während oder nach einer Fahrt eintritt. Wollte man die Haftung aus § 7 Abs. 1 StVG auf Schadensfolgen begrenzen, die durch den Fahrbetrieb selbst und dessen Nachwirkungen verursacht worden sind, liefe die Haftung in all den Fällen leer, in denen unabhängig von einem Betriebsvorgang allein ein technischer Defekt einer Betriebseinrichtung für den Schaden eines Dritten ursächlich geworden ist. Bei der gebotenen wertenden Betrachtung ist das Schadensgeschehen jedoch auch in diesen Fällen – im Gegensatz etwa zu einem vorsätzlichen Inbrandsetzen eines ordnungsgemäß auf einem Parkplatz abgestellten Kraftfahrzeuges – durch das Kraftfahrzeug selbst und die von ihm ausgehenden Gefahren entscheidend (mit)geprägt worden. Hierzu reicht es aus, dass der Brand oder dessen Übergreifen in einem ursächlichen Zusammenhang mit einer Betriebseinrichtung des Kraftfahrzeuges steht (vgl. dazu BGH, Urteil vom 21.01.2014 – VI ZR 253/13, NJW 2014, 1182, dort Rn. 5 f. bei juris sowie BGH, Urteil v. 24.03.2015 – VI ZR 265/14, NJW 2015, 1681, dort Rn. 5 sowie BGH, Urteil v. 08.12.2015 – VI ZR 139/15, NJW 2016, 1162, dort Rn. 11 bei juris, jeweils m. w. Nachw.).

Dass der Schaden auf einem Privatgelände eingetreten ist, steht einer Haftung nach § 7 Abs. 1 StVG grundsätzlich nicht entgegen. Der Betrieb eines Kraftfahrzeuges im Sinne dieser Norm erfordert nicht seinen Einsatz auf öffentlicher Verkehrsfläche. Dies gilt wegen des umfassenderen Anwendungsbereichs erst recht für den Gebrauch des Fahrzeugs i.S. des § 10 Abs. 1 AKB (vgl. dazu BGH, Urteil v. 24.03.2015 – VI ZR 265/14, NJW 2015, 1681, dort Rn. 10 bei juris sowie BGH, Urteil v. 25.10.1994 – VI ZR 107/94, NJW-RR 1995, 215, dort Rn. 20 bei juris m. w. Nachw.).

12

bb. Die vorstehend zusammengefasste höchstrichterliche Rechtsprechung ist in der Rechtsprechung der Instanzgerichte und der Literatur zum Teil auf Kritik gestoßen (vgl. dazu die zusammenfassende Darstellung dieser Kritik in der Kommentierung von Laws/Lohmeyer/Vinke in: Freymann/Wellner, jurisPK-Straßenverkehrsrecht, 1. Aufl. 2016, § 7 StVG, Rn. 69 ff.). Die obergerichtliche Rechtsprechung hat sich dieser Kritik indes – soweit ersichtlich – nicht angeschlossen, ist vielmehr der Rechtsprechung des BGH gefolgt (vgl. dazu etwa OLG Karlsruhe, Beschluss v. 09.03.2015 – 9 W 3/15, NJW-RR 2015, 866, dort Rn. 15 ff. bei juris; OLG des Landes Sachsen-Anhalt, Urteil v. 24.11.2015 – 12 U 110/15, RuS 2016, 150, dort Rn. 43 ff. bei juris; die im Nachgang zum BGH-kritischen Urteil des LG Köln vom 02.10.2017 – 2 O 272/16, DAR 2018, 32, ergangenen, die Kritik des LG Köln zur BGH-Rechtsprechung gerade nicht teilenden Beschlüsse des OLG Köln vom 15.05.2018 und 21.08.2018, jeweils I-18 U 148/17, zitiert nach juris, sowie jüngst OLG Hamm, Urteil v. 09.11.2018 – I-11 U 113/17, dort Rn. 33 ff. bei juris). Auch der BGH hat die vorgenannte Kritik nicht – auch nicht in dem von der Beklagten angeführten Urteil v. 08.12.2015 – VI ZR

13

139/15, NJW 2016, 1162 – zum Anlass genommen, von seiner bisherigen Rechtsprechung abzuweichen, hält vielmehr an seiner Rechtsprechung fest, wie insbesondere der die oben zitierte Entscheidung des OLG des Landes Sachsen-Anhalt vom 24.11.2015 durch Zurückweisung der Nichtzulassungsbeschwerde bestätigende Beschluss vom 02.05.2017 (VI ZR 30/16) belegt. Auch aus Sicht des Senats verdient die Rechtsprechung des BGH Zustimmung. Hierzu haben Lauth/Lohmeyer/Vinke in: Freyermann/Wellner, jurisPK-Straßenverkehrsrecht, 1. Aufl. 2016, § 7 StVG, Rn. 77 ff. ausgeführt:

„Mit der Selbstentzündung eines auch seit einigen Tagen aus dem öffentlichen Verkehrsraum herausgenommenen Kraftfahrzeugs, unmittelbar ausgelöst durch dessen Starterbatterie oder mittelbar auch durch einen Defekt der von der Starterbatterie stromversorgten elektrischen Anlage, verwirklicht sich eine von einer Betriebseinrichtung des Kraftfahrzeugs ausgehende Gefahr. Dies wird auch von den Kritikern der Entscheidung des Bundesgerichtshofs konzediert. Wenn man auch mit Recht den geforderten engen zeitlichen und örtlichen Zusammenhang mit einem Betriebsvorgang des Kraftfahrzeugs bezweifeln kann, wenn das schadensstiftende Kraftfahrzeug bereits seit längerer Zeit nicht bewegt worden ist, so lässt sich aber doch der enge örtliche und zeitliche Zusammenhang mit einer von einer Betriebseinrichtung des Kraftfahrzeugs ausgehenden Gefährdung nicht leugnen. Dabei erscheint es für die Herstellung des erforderlichen Zusammenhangs verfehlt, auf die möglicherweise schon längere Zeit zurückliegende Inbetriebnahme durch Motorkraft abzustellen. Führt die Betriebseinrichtung erst nach längerer Standzeit zu der Inbrandsetzung, so dass eine Nachwirkung einer Inbetriebnahme des Motors ausgeschlossen werden kann, ändert das nichts an der Feststellung, dass eine nach dem Abstellen des Kraftfahrzeugs auftretende Fehlfunktion einer Betriebseinrichtung die Inbrandsetzung des Fahrzeugs ausgelöst und den einem Dritten entstehenden Schaden verursacht hat.

In diesen Fällen mit der bisherigen Rechtsprechung eine Beendigung des Betriebs anzunehmen, beruht auf der Überlegung, dass von einem aus dem öffentlichen Verkehr herausgenommenen Kraftfahrzeug nach Abklingen eventueller mit der Inbetriebnahme des Motors verbundener Nachwirkungen keine mit dessen Betrieb verbundenen typischen Gefahren mehr ausgehen, das Fahrzeug quasi ruht. Die inzwischen vollzogene und stetig fortschreitende Weiterentwicklung der Kraftfahrzeugtechnik erfordert aber eine Neubewertung der sich in diesem Zusammenhang stellenden Haftungsfragen. Dass die Tatbestandsmerkmale „bei dem Betrieb“ nicht unverrückbar festgeschrieben sind und im Wandel der Zeiten neu überdacht und im Rahmen des gesetzlich zulässigen Rahmens einem gewandelten Bedürfnis angepasst werden müssen, zeigt deutlich der allseits gebilligte Übergang von der maschinentechnischen zur verkehrstechnischen Auffassung hin. Die Zunahme des Kraftfahrzeugbestandes und des Kraftfahrzeugverkehrs in den 1950er Jahren und die zunehmenden Auswirkungen des ruhenden Verkehrs im öffentlichen Verkehrsraum haben den Bundesgerichtshof seinerzeit veranlasst, den Wandel von der maschinentechnischen Auffassung hin zur verkehrstechnischen Auffassung vorzunehmen. Dem heutigen technischen Stand entsprechende Fahrzeuge weisen eine Vielzahl von auch untereinander kommunizierenden Steuergeräten auf, die auch nach Abschalten des Motors nicht von der Stromversorgung der Batterie vollständig abgebunden sind, so z.B. jedenfalls die Alarmanlage, die Zentralverriegelung und die zeituhr- oder außenfühlergesteuerten Zusatzfunktionen wie Klimaanlage oder Standheizung. Die steigende Verwendung solcher elektronischen Steuergeräte potenziert die Gefahr von Ausfällen und Fehlfunktionen. Ein solchermaßen ausgestattetes Kraftfahrzeug ist entgegen der Ansicht von *Burmann* eben keine „abgeschaltete Maschine“, die eine gegenüber anderen abgestellten Arbeitsmaschinen abweichende Bewertung nicht rechtfertigte.

Das erweiterte Verständnis des Betriebsbegriffs, das durch die Anspruchsvoraussetzung „bei dem Betrieb“ vom Wortlaut her nicht auf Vorgänge im öffentlichen Verkehrsraum beschränkt ist, ermöglicht auch eine sachgerechte Bewertung der Haftungsfragen, die im Zusammenhang mit dem Betrieb von Elektrofahrzeugen stehen, deren Bestand langfristig zunehmen wird und die auch im Ruhezustand nicht völlig abgeschaltet sind. Auch sind Brandschäden während des Aufladevorgangs der zum Fahrbetrieb benötigten großen Akkumulatoren nicht fernliegend.

Die ausgewertete Judikatur zeigt, dass die Selbstentzündung eines Kraftfahrzeugs kein Einzelfall ist. Für die Einbeziehung in die Halterhaftung ist der Bereich der straßenverkehrsrechtlichen Gefährdungshaftung, die ihren Grund in den besonderen Gefahren des Straßenverkehrs hat, von der allgemeinen Haftung wegen schuldhafter Verletzung der Verkehrssicherungspflicht abzugrenzen, die jeden trifft, der eine Gefahrenquelle sonstiger Art eröffnet. Die von der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs wegen des Schutzzwecks der Norm geforderte weite Auslegung des Haftungsmerkmals „bei dem Betrieb“ findet dort ihre Grenze, wo sich nicht mehr die Gefahr verwirklicht, die mit dem Kraftfahrzeug oder dem Anhänger als Verkehrsmittel verbunden ist. Dabei sind gerade die einem Dritten durch Selbstentzündung eines Kraftfahrzeugs entstehenden Schäden spezifische Auswirkung der Gefahren, vor denen die Haftungsvorschrift des § 7 Abs. 1 StVG schützen soll. Dabei macht es zutreffend rechtlich keinen Unterschied, ob der Brand durch eine Betriebseinrichtung unabhängig vom Fahrbetrieb selbst vor, während oder nach einer Fahrt eintritt. Begrenzt man die Haftung aus § 7 Abs. 1 StVG auf Schadensfolgen, die durch den Fahrbetrieb selbst und dessen Nachwirkungen verursacht worden sind, liefe die Haftung in all den Fällen leer, in denen unabhängig von einem Betriebsvorgang allein ein technischer Defekt einer Betriebseinrichtung für den Schaden eines Dritten ursächlich geworden ist und daher weder Ansprüche aus Verkehrssicherungspflichtverletzung bzw. aus Gebrauch eines Kraftfahrzeugs gegenüber dem Krafthaftplichtversicherer bestehen. Bei der gebotenen wertenden Betrachtung ist das Schadensgeschehen daher in diesen Fällen – im Gegensatz etwa zu einem vorsätzlichen Inbrandsetzen eines ordnungsgemäß auf einem Parkplatz abgestellten Kraftfahrzeuges – durch das Kraftfahrzeug selbst und die von ihm ausgehenden Gefahren entscheidend mitgeprägt worden.“

Diesen Ausführungen folgt der Senat.

Es kommt auch nicht entscheidend darauf an, ob der zum Schaden des Dritten führende Brand von einer unmittelbar für die Transport- und Fortbewegungsfunktion des Fahrzeugs erforderlichen Einrichtung ausgegangen ist. Hierzu hat der hiesige 11. Zivilsenat in seiner bereits erwähnten Entscheidung vom 09.11.2018 Folgendes ausgeführt:

„Entgegen der Ansicht des Landgerichts und des Beklagten ist die Haftung aus § 7 Abs. 1 StVG nicht nur auf solche Schäden beschränkt, die Dritten durch den Defekt einer Betriebseinrichtung entstehen, die für die Fortbewegungs- und Transportfunktion des Fahrzeuges erforderlich ist.

(1)

Der BGH hat mit seiner Entscheidung vom 21.01.2014 (VI ZR 253/13) erkennbar die Rechtsauffassung vertreten, dass sich die Haftung aus § 7 Abs. 1 StVG auf alle Schäden erstreckt, die einem Dritten durch eine Betriebseinrichtung des Fahrzeuges verursacht wurden, unabhängig davon, ob diese der Fortbewegungs- und Transportfunktion des Fahrzeuges oder anderen Zwecken diene. Denn in dem vom BGH zu entscheidenden Fall hatte sich gerade nicht mehr klären lassen, ob der schadensverursachende Brand durch einen Defekt im Bereich der Batterie oder durch einen anderen sonstigen technischen Defekt im Motorraum des in der Tiefgarage abgestellten Fahrzeuges ausgelöst worden war (BGH, a.a.O. - Rz. 3 zitiert nach Juris; LG Karlsruhe, 9 S 319/12 - Rz. 10 zitiert nach Juris). Als ein solcher anderer sonstiger technischer Defekt wäre daher auch ein technischer Defekt an

15

16

17

18

Fahrzeugkomponenten wie etwa zur Radioanlage oder zum Zigarettenanzünder führende Kabel in Betracht gekommen, die nicht für die Fortbewegungs- und Transportfunktion des Fahrzeuges zwingend erforderlich sind.

Vorstehendes Verständnis der BGH-Entscheidung vom 21.01.2014 wird für den Senat auch durch die weitere Entscheidung des BGH vom 02.05.2017 (VI ZR 30/16) bestätigt, mit der der BGH die Nichtzulassungsbeschwerde der dortigen Beklagten gegen die Entscheidung des OLG Naumburg vom 24.11.2015 (12 U 110/15) zurückgewiesen hat. Mit ihr hatte das OLG Naumburg in einem Fall, in dem ein bereits seit vier Tagen in einer Scheune abgestelltes Quad aus ungeklärten Gründen in Brand geriet, eine Gefährdungshaftung nach § 7 Abs. 1 StVG mit der Begründung bejaht, dass der BGH mit seiner Entscheidung vom 21.01.2014 das Erfordernis eines Zusammenhangs mit einem Betriebsvorgang gelockert und schon den bloßen Zusammenhang des Schadensfalls mit den in dem Fahrzeug verbauten oder befindlichen Materialien für ausreichend erachtet habe, so dass nur noch ein Fremdverschulden wie zum Beispiel eine Brandstiftung eine Haftung aus § 7 StVG ausschließe (OLG Naumburg, a.a.O. - Rz. 45 zitiert nach Juris). Mit der Zurückweisung der Nichtzulassungsbeschwerde hat der BGH zu erkennen gegeben, dass er dieses rechtliche Verständnis seiner Entscheidung vom 21.01.2014 durch das OLG Naumburg als zutreffend ansieht, mithin bereits die bloße Verursachung des Schadens durch im Fahrzeug verbaute oder befindliche Materialien als ausreichend dafür ansieht, dass der Schaden i.S.v. § 7 Abs. 1 StVG bei dem Betrieb des Fahrzeuges entstanden ist.

Gegenteiliges lässt sich auch nicht den Entscheidungen des BGH vom 24.03.2015 (VI ZR 265/14) und 08.12.2015 (VI ZR 139/15) entnehmen, weil beide Entscheidungen jeweils Kraftfahrzeuge mit Arbeitsfunktion betreffen, nämlich einmal einen Traktor, der zuvor auf einem Feld als Arbeitsmaschine einen Häcksler gezogen hatte, sowie zum anderen einen Tankwagen, der beim Entladen von Heizöl infolge einer Undichtigkeit des Schlauches ein Privathaus beschädigt hatte. Bei Kraftfahrzeugen, die zugleich als Arbeitsmaschinen dienen, gilt es aber ihre Arbeitsfunktion von ihrer Funktion als Kraftfahrzeug abzugrenzen, weil bei einer bloßen Wahrnehmung allein der Arbeitsfunktion für eine Gefährdungshaftung aus § 7 Abs. 1 StVG, die den Verkehr gerade vor den von Kraftfahrzeugen ausgehenden Gefahren schützen will, kein Raum ist. Um ein derartiges Fahrzeug handelt es sich bei dem hier in Rede stehenden Wohnmobil aber nicht. Ihm kommt keinerlei Arbeitsfunktion zu.

(2)

Der Senat schließt sich der vom BGH vertretenen weiten Auslegung der Haftungsnorm des § 7 Abs. 1 StVG an. Für sie spricht entscheidend der vom BGH im Tiefgaragenfall angeführte weite Schutzzweck der Haftungsvorschrift des § 7 Abs. 1 StVG, nämlich Dritte von allen von einem Kraftfahrzeug ausgehenden Gefahren zu schützen. Für den Dritten macht es keinen Unterschied, ob ihm der Schaden durch ein Versagen von Fahrzeugkomponenten entstanden ist, die für die Fortbewegungs- und die Transportfunktion des Fahrzeuges zwingend erforderlich sind oder nur der Bequemlichkeit der Fahrzeugnutzer oder anderen Zwecken des Fahrzeuges wie etwa dessen Wohnfunktion dienen. Der Senat teilt insoweit die Ansicht der Klägerin, dass es für den Durchschnittsbürger auch nicht verständlich wäre, weshalb etwa ein ihm durch eine Fahrzeugbatterie verursachter Brandschaden zur Gefährdungshaftung führen soll, ein durch einen technischen Defekt an der Musikanlage verursachter Brand hingegen nicht. Der Senat vermag hierin auch keine unangemessene Ausweitung der Gefährdungshaftung zu sehen. Vielmehr ist diese, wie der BGH in seinem Urteil vom 21.01.2014 ausgeführt hat, der Preis dafür, dass sich der Fahrzeughalter mit der Anschaffung und Verwendung eines Kfz einen potentiell gefährlichen Gegenstand verschafft

hat, von dem eine Vielzahl von Gefahren ausgehen kann. Zu diesen gehören aber, worauf Laws/Lohmeyer/Vinke in Freymann/Wellner, jurisPK-Straßenverkehrsrecht, 1. Aufl. 2016, § 7 StVG Rn. 78 zu Recht hinweisen, angesichts der zunehmenden werkseitigen Ausstattung der Kraftfahrzeuge mit Assistenzsystemen, Unterhaltungselektronik und sonstigen den Fahrkomfort steigernden technischen Einrichtungen heutzutage in vermehrten Maße auch solche Gefahren, die von Fahrzeugkomponenten ausgehen, die zwar nicht für dessen Fortbewegungs- und die Transportfunktion zwingend erforderlich sind, aber dem Betrieb des Fahrzeuges insoweit zu dienen bestimmt sind, als sie die Benutzung des Fahrzeuges für den Fahrer sicher, leichter oder bequemer gestalten sollen.

Auch die Vorschrift des § 8 Nr. 1 StVG steht der vom BGH und ihm folgend vom Senat vertretenen weiten Auslegung des § 7 Abs. 1 StVG nicht entgegen. Mit ihr hat der Gesetzgeber ersichtlich in der Annahme, dass von Fahrzeugen, welche auf ebener Bahn keine höhere Geschwindigkeit als 20 km/h erreichen, grundsätzlich deutliche geringere Gefahren für Dritte ausgingen, pauschal eine bestimmte Fahrzeuggruppe aus der Gefährdungshaftung nach § 7 Abs. 1 StVG ausgenommen. Daraus kann aber nicht hergeleitet werden, dass nach dem Willen des Gesetzgebers sich bei schnelleren Fahrzeugen die Betriebsgefahr nur auf Betriebseinrichtungen erstrecken soll, die für deren Fortbewegungs- oder Transportfunktion zwingend erforderlich sind. Wenn der Gesetzgeber mit der Vorschrift des § 8 Nr. 1 StVG tatsächlich hätte zum Ausdruck bringen wollen, dass die Gefährdung grundsätzlich nur für gefährliche Fahrvorgänge eingreifen soll, müsste letztlich die Gefährdungshaftung auch bei schnelleren Fahrzeugen auf solche Schäden beschränkt werden, die Dritten allein durch deren Betriebsvorgänge verursacht wurden. Diese Rechtsauffassung wird aber noch nicht einmal von dem Beklagten vertreten.“ 23

Auch diesen Ausführungen schließt der Senat sich an. Im vorliegenden Fall bestehen ferner keine Besonderheiten, die etwa eine andere Beurteilung rechtfertigen könnten. Insbesondere ist nicht ersichtlich, dass der Umstand, dass es hier nicht um den Schaden an einem anderen Fahrzeug, sondern um Schaden an Hausrat geht, eine andere Beurteilung rechtfertigen könnte; so hat auch der BGH die o.g., eine Haftung der KFZ-Versicherung nach §§ 7 StVG, 115 VVG ebenfalls bejahenden Entscheidung des OLG des Landes Sachsen-Anhalt, die den Schaden an einer Scheune nebst Inventar durch Inbrandgeraten eines dort abgestellten Quads betraf, durch Zurückweisung der Nichtzulassungsbeschwerde bestätigt. Eine gegen Art. 3 GG verstoßende Ungleichbehandlung vermag der Senat in der hier vertretenen Rechtsanwendung – wie ersichtlich auch der BGH in der bereits zitierten Entscheidung NJW 2014, 339 und auch der hiesige 11. Zivilsenat – nicht zu erkennen. Aus Sicht des Senats sind etwa ortsfeste Maschinen oder auch Elektrogeräte wie Handys o.ä. vom Gefährdungspotential für Dritte her durchaus nicht gleich zu beurteilen wie Kraftfahrzeuge, bei denen zudem der mit der Gefährdungshaftung belastete Halter durch die üblichen regelmäßigen Wartungen und Instandsetzungen Brandgefahren entgegenwirken kann und auch pflichtversichert ist. Einen – von Beklagtenseite hier auch nicht geltend gemachten – Ausschluss des § 7 Abs. 1 StVG gem. § 8 Nr. 2 StVG vermag der Senat im vorliegenden Fall ebenfalls nicht zu erkennen. § 8 Nr. 2 StVG ist als Ausnahmenvorschrift eng auszulegen und stellt maßgeblich auf eine eigene „Tätigkeit“ des Verletzten bzw. Geschädigten (hier des Zeugen L) zum Schadenszeitpunkt als rein tatsächliches aktives Verhalten ab (vgl. dazu BGH, NJW 1992, 900, dort Rn. 16; Laws/Lohmeyer/Vinke in: Freymann/Wellner, jurisPK-Straßenverkehrsrecht, 1. Aufl. 2016, § 8 StVG, Rn. 14 ff. sowie Geigel/Kaufmann, Der Haftpflichtprozess, 27. Aufl., Kap. 25, Rn. 284 ff.). Eine solche quasi selbstgefährdende aktive Tätigkeit des Zeugen L zum Schadenszeitpunkt ist nicht ersichtlich. Der morgendliche Startversuch, dessen Mitursächlichkeit für den Brand ohnehin nicht feststeht, würde insoweit nicht ausreichen. 24

Ist danach von einer Haftung nach § 7 Abs. 1 StVG auszugehen, bestehen auch keine Zweifel an der versicherungsrechtlichen Eintrittspflicht und einem Direktanspruch gegen die Beklagte nach § 115 VVG (vgl. dazu nur Lennartz in: Freymann/Wellner, jurisPK-Straßenverkehrsrecht, 1. Aufl. 2016, § 1 PflVG, Rn. 16, u.a. unter Hinweis auf BGH, Urteil v. 08.12.2015, NJW 2016, 1162, dort Rn. 23 f. bei juris; vgl. ferner BGH, Urteil v. 25.10.1994 – VI ZR 107/94, NJW-RR 1995, 215). Auch die ebenfalls einen durch Betriebseinrichtungen verursachten Brand eines KFZ in einer privaten Tiefgarage betreffende, bereits oben zitierte Entscheidung des BGH vom 21.01.2014 – VI ZR 253/13, NJW 2014, 1182, hat die Eintrittspflicht der auch dort mitverklagten KFZ-Haftpflichtversicherung nicht in Zweifel gezogen. Die Entscheidungen des EuGH vom 28.11.2017- C 514/16, ZfSch 2018, 155 und vom 04.09.2018 – C 80/17, ZfSch 2018, 632, stehen dieser Sichtweise keinesfalls entgegen, wie sich schon aus der vorzitierten BGH-Entscheidung vom 08.12.2015, namentlich den dortigen Ausführungen unter Rn. 29 bei juris zur Zulässigkeit einer überschießenden, dem Geschädigten günstigeren Umsetzung der maßgeblichen EU-Richtlinien, ergibt, welche ohnehin in den beiden vorgenannten Entscheidungen des EuGH ebenfalls weit ausgelegt werden.

2. Das Landgericht ist ferner zu Recht davon ausgegangen, dass die Klägerin von der danach gem. §§ 7 Abs. 1 StVG, 115 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 VVG dem Grunde nach ersatzpflichtigen Beklagten als Hausratversicherer aus gem. § 86 VVG übergegangenem Recht ihres Versicherungsnehmers (bzw. Versicherten; vgl. dazu BGH, NJW 2008, 1737, dort Rn. 8 sowie Reichel in: Freymann/Wellner, jurisPK-Straßenverkehrsrecht, 1. Aufl. 2016, § 86 VVG, Rn. 21) die von ihr regulierten Beträge in der zuerkannten Höhe ersetzt verlangen kann. a. Soweit die Berufung die landgerichtlichen Feststellungen hinsichtlich des Eigentums an den in der Auflistung Anlage K 1 aufgeführten Gegenständen bzgl. einzelner Gegenstände angreift und meint, es sei entgegen der Annahme des Landgerichts nicht bewiesen, dass insoweit nicht nur ein von der Haftung nach § 7 Abs. 1 StVG nicht erfasster Eigenschaden der Fahrzeughalterin L2 vorliege, bleibt dieser Angriff ohne Erfolg. Die diesbezüglichen Feststellungen des Landgerichts, das insoweit der Zeugin L2 geglaubt hat, sind jedenfalls gut vertretbar und der Senat sieht keinen Anlass, sie zu beanstanden. Die vom Landgericht angenommene brandbedingte Zerstörung der Gegenstände sowie Schätzung des ersatzfähigen Zeitwerts der Gegenstände werden von der Berufung nicht konkret angegriffen. Insoweit sieht der Senat ebenfalls keinen Anlass, von der landgerichtlichen Schätzung nach unten abzuweichen.

b. Bzgl. der Reinigungskosten wendet sich die Berufung nur gegen die landgerichtlichen Feststellungen zur ersatzfähigen Höhe als solcher. Auch insoweit besteht kein Anlass, von der landgerichtlichen Beurteilung abzuweichen. Entgegen dem Berufungsvorbringen hat die Klägerin nämlich sehr wohl bzgl. der gesamten geltend gemachten 95 Stunden entsprechende Stundennachweise vorgelegt (vgl. Anlagen K 2-4 sowie die zugehörige Rechnung K 5), was dem Senat, wie schon dem Landgericht, als Beleg ausreicht. Der Senat hält es auch für gut vertretbar, dann das pauschale Bestreiten der Beklagten als unzureichend anzusehen und den erforderlichen Aufwand in der geschehenen Weise gem. § 287 ZPO zu schätzen.

c. Den Einwand der angeblichen anspruchsmindernden Doppelversicherung ist schon nicht nachvollziehbar und substantiiert dargetan. Denn ausweislich der mit der Klage eingereichten Anlage K 1 war Versicherungsnehmer hinsichtlich Hausrat/Einrichtung – und nur um den Schaden an Hausrat und Inventar geht es hier – allein der Zeuge L. Für eine Beteiligung der

Zeugin L2 an den Kosten der Versicherung des Hausrates und der Einrichtung des Versicherungsnehmers L sind konkrete Anhaltspunkte weder dargetan noch sonst ersichtlich.

3. Nach alledem war die Berufung zurückzuweisen. Die Entscheidung über die Kosten und die vorläufige Vollstreckbarkeit beruht auf §§ 97 Abs. 1, 708 Nr. 10, 713 ZPO. Eine Revisionszulassung war nicht veranlasst, weil die Voraussetzungen des § 543 Abs. 2 ZPO nicht vorliegen. Der Senat legt seiner Entscheidung die Grundsätze der höchst- und obergerichtlichen Grundsätze zugrunde. Die ansonsten maßgebenden Fragen sind solche des Einzelfalles. 30