
Datum: 22.03.2019
Gericht: Oberlandesgericht Hamm
Spruchkörper: 9. Zivilsenat
Entscheidungsart: Urteil
Aktenzeichen: 9 U 93/17
ECLI: ECLI:DE:OLGHAM:2019:0322.9U93.17.00

Vorinstanz: Landgericht Siegen, 5 O 232/15

Schlagworte: Brand, Betriebsgefahr

Normen: § 7 Abs. 1 StVG

Leitsätze:

1.

Wird ein Brand durch einen Defekt im Bereich des Motorraumes oder Führerhauses eines LKW verursacht, ist der hieraus entstehende Schaden beim Betrieb dieses Fahrzeugs i.S.d. § 7 Abs. 1 StVG entstanden.

2.

Es kommt nicht darauf an, ob der zum Schaden des Dritten führenden Brand von einer unmittelbar für die Transport- und Fortbewegungsfunktion des Fahrzeugs erforderlichen Einrichtung ausgegangen ist.

Tenor:

Auf die Berufung der Beklagten wird das Urteil des Einzelrichters der 5. Zivilkammer des Landgerichts Siegen vom 08.05.2017 teilweise abgeändert und wie folgt neu gefasst. Es wird festgestellt, dass die Beklagte gegenüber der Klägerin verpflichtet ist, sämtliche Schäden des Versicherungsnehmers I aus und anlässlich des Brandschadens am 12./13.12.2014 (LKW mit dem Kennzeichen OE-## ##) im Objekt S-Straße ##, ##### P zu ersetzen, soweit ein Anspruchsübergang auf die Klägerin (gem. § 86 VVG) erfolgt ist. Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.

Die weitergehende Berufung wird zurückgewiesen. Die Beklagte trägt die Kosten des Berufungsverfahrens. Dieses und das angefochtene Urteil sind ohne Sicherheitsleistung vorläufig vollstreckbar. Die Beklagte und die Klägerin dürfen die Vollstreckung abwenden durch Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des aufgrund des Urteils vollstreckbaren Betrages, wenn nicht die Klägerin bzw. die Beklagte vor der Vollstreckung Sicherheit in Höhe von 110 % des jeweils zu vollstreckenden Betrages leisten.

Gründe:

I.

Die Klägerin macht als Sach- und Betriebsunterbrechungsversicherer der Fa. I – im Wesentlichen (mit Ausnahme einer Selbstbeteiligung i.H. von 250,- €) aus gem. § 86 VVG übergegangenem Recht ihres Versicherungsnehmers – gegenüber der Beklagten als KFZ-Haftpflichtversicherer eines zum Schadenszeitpunkt in der Werkstatthalle der vorgenannten Firma abgestellten LKW Ersatzansprüche wegen eines in der Nacht vom 12. auf den 13.12.2014 aufgetretenen, nach klägerischer Darstellung von diesem LKW aufgrund technischer Defekte an dem Fahrzeug ausgehenden Brandes und der daraus resultierenden (nach klägerischer Darstellung mittlerweile vollständig regulierten) Schäden der Fa. I geltend.

1. Wegen des erstinstanzlich vorgetragenen Sachverhalts und der erstinstanzlich gestellten Anträge wird auf den Tatbestand des landgerichtlichen Urteils (Bl. 241 R ff. GA) Bezug genommen, wobei bzgl. der Anträge zu ergänzen ist, dass ausweislich des Sitzungsprotokolls (Bl. 211 R GA) auch die Verurteilung der Beklagten zur Zahlung vorgerichtlicher Kosten i.H. von 3.880,47 € nebst „5 Prozentpunkten Zinsen seit Rechtshängigkeit“ beantragt worden ist. Zu den Verhältnissen vor Ort wird auf die als Anlage beim gerichtlichen Sachverständigengutachten (lose bei den GA) befindlichen Fotos verwiesen. Das Landgericht hat Beweis erhoben durch Einholung eines Gutachtens des Sachverständigen für Brand- und Explosionsursachen u.a. Dr. Q (vgl. dazu das lose bei den Akten befindliche schriftliche Gutachten vom 14.10.2016 sowie die ergänzenden mündlichen Ausführungen des Sachverständigen in der mündlichen Verhandlung vom 03.04.2017, Bl. 213 ff. GA) sowie durch Vernehmung der Zeugen I (vgl. Bl. 211 R f. und 213 R f. GA) und R2 (vgl. Bl. 212 R f. GA). Es hat sodann mit der aus dem angefochtenen Urteil ersichtlichen Begründung – insbesondere unter Bejahung einer Haftung der beklagten Versicherung gem. §§ 7 Abs. 1 StVG, 115 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 VVG – der Klage im Wesentlichen (bis auf einen Teil der begehrten Zinsen auf die zuerkannten vorgerichtlichen Anwaltskosten) stattgegeben. 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 der Klage zu Unrecht ganz überwiegend stattgegeben. Die angefochtene Entscheidung sei in mehrfacher Hinsicht rechtsfehlerhaft. a. Zunächst bleibe es dabei, dass das Feststellungsbegehren der Klägerin bereits unzulässig sei. Die Klägerin habe nicht substantiiert dargetan, dass die Schadensentwicklung trotz des erheblichen Zeitraums zwischen Schadensereignis und Klageerhebung noch nicht abgeschlossen gewesen sei bzw. noch sei. Auch die Beweisaufnahme habe insoweit nichts anderes ergeben. Im Gegenteil habe der Zeuge I sogar ausdrücklich angegeben, dass alles zu seiner vollsten Zufriedenheit

reguliert worden sei. Sei danach aber von einer abgeschlossenen Regulierung auszugehen, sei weder hinreichend dargetan noch ersichtlich, dass der Klägerin eine Bezifferung des Schadens nicht möglich gewesen sein solle, und sei insbesondere auch ein Feststellungsinteresse hinsichtlich einer Ersatzpflicht dem Versicherungsnehmer gegenüber nicht zu erkennen. Auch die selbstverständliche Bereitschaft der Beklagten, ein rechtskräftiges Feststellungsurteil gegen sich gelten zu lassen, rechtfertige nicht etwa die Annahme des Feststellungsinteresses trotz möglicher Bezifferung aus Gründen der Prozessökonomie. Denn es sei keinesfalls damit zu rechnen, dass der Umfang des Schadens unproblematisch und unstreitig sein werde. Auch der Umstand, dass im Falle einer Leistungsklage möglicherweise ein Grundurteil ergangen wäre, ändere an dem fehlenden Feststellungsinteresse nichts; auch dann würde eine Leistungsklage letztlich zu einer schnelleren abschließenden Entscheidung führen, da schon während des Zwischenverfahrens über den Grund die bereits rechtshängig gewordene und von der Klägerin dargetane Schadenshöhe seitens der Beklagten hätten geprüft und Einwendungen hierzu hätten vorgebracht werden können.

b. Soweit das Landgericht von einem Anspruchsübergang auf die Klägerin (nach § 86 VVG) ausgegangen sei, obwohl der Zeuge I weder genaue Angaben zum Versicherungsverhältnis noch konkrete Angaben zum Schadensumfang und der Regulierungsleistungen der Klägerin habe machen können, sei dies ebenfalls nicht überzeugend und stehe zudem in Widerspruch zur vom Landgericht ausgeurteilten Feststellung der Ersatzpflicht der Beklagten auch ggü. dem Versicherungsnehmer I. c. Entgegen der Annahme des Landgerichts bestehe nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme keineswegs eine Haftung der Beklagten nach § 7 Abs. 1 StVG (i. V. m. § 115 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 VVG). aa. Bei richtiger Würdigung sei vorliegend § 7 Abs. 1 StVG hier von vornherein nicht anwendbar. Dabei sei zu berücksichtigen, dass das Schadensereignis sich hier nicht im öffentlichen Verkehr, sondern auf einem eingefriedeten und abgeschlossenen Betriebsgrundstück ereignet habe und zudem das abgestellte Beklagtenfahrzeug mangels Bewegungsspielraums überhaupt nicht sinnstiftend in Betrieb habe gesetzt werden können. Dementsprechend gehe es hier auch nicht um die vom Betrieb des Beklagtenfahrzeugs ausgehende besondere Gefahr, in welcher die Gefährdungshaftung nach § 7 Abs. 1 StVG ihre innere Rechtfertigung finde; vielmehr gehe es vorliegend um die Gefahr einer Inbrandsetzung aufgrund eines elektrischen Defektes, die nicht kraftfahrzeugspezifisch sei, sondern jedem Gegenstand innewohne, der mit elektrischen Bauteilen bestückt sei. Eine Haftung aus Betriebsgefahr setze entweder eine Bewegung des Fahrzeugs oder ein – hier nicht gegebenes – Abstellen im bzw. in unmittelbarer Nähe des öffentlichen Verkehrs voraus. Jede andere Einschätzung stünde auch in unauflösbarem Wertungswiderspruch dazu, dass bei Verwendung als Arbeitsmaschine nach höchstrichterlicher Rechtsprechung eine Haftung nach § 7 Abs. 1 StVG selbst dann ausscheide, wenn die Verwendung als Arbeitsmaschine mit einer Bewegung des Fahrzeugs außerhalb des Straßenverkehrs einhergehe. Das Landgericht sei schließlich auch selbst davon ausgegangen, dass das Beklagtenfahrzeug sich zum Zeitpunkt der Brandentstehung eben nicht in Betrieb befunden habe. Ein wie auch immer gearteter Zusammenhang mit Betriebseinrichtungen des Fahrzeugs führe indes nach dem klaren Wortlaut des § 7 Abs. 1 StVG ohne Betrieb nicht zu einer Halterhaftung. Das vom Landgericht angeführte Urteil des BGH vom 21.01.2014 – VI ZR 253/13 habe im Übrigen zu Recht und überwiegend in Rechtsprechung und Literatur Kritik erfahren. bb. Unabhängig vom Vorstehenden könnten – entgegen der Auffassung des Landgerichts – auch nicht alle in einem Fahrzeug fest verbauten Bauteile als „Betriebseinrichtungen“ des Kraftfahrzeuges angesehen werden, die, wenn sie zu einer Brandentstehung führten, die Annahme rechtfertigten, der Schaden sei i. S. des § 7 Abs. 1 StVG beim Betrieb des Fahrzeugs entstanden. Insbesondere könne der im Führerhaus des Beklagtenfahrzeugs befindliche Kühlschrank nicht Betriebseinrichtung im

vorgenannten Sinne sein. Der BGH habe mehrfach betont, dass die Haftung nach § 7 Abs. 1 StVG nur soweit reiche, als das Fahrzeug in seiner Fortbewegungs- bzw. Transportfunktion betroffen sei, hingegen nicht gegeben sei, wenn etwa nur eine Arbeitsfunktion betroffen sei. Dementsprechend könnten auch nur solche Bauteile als die Betriebsgefahr vermittelnde Betriebseinrichtungen angesehen werden, die unmittelbar der Fortbewegungs- und Transportfunktion des Fahrzeugs dienen. Letzteres sei bei dem lediglich dem Komfort der Fahrzeuginsassen dienenden Kühlschrank des Beklagtenfahrzeugs – ähnlich etwa wie bei in Rückenlehnen von Fahrzeugsitzen eingebauten Bildschirmen oder auch einer eingebauten Zusatzheizung – ersichtlich nicht der Fall. In diesem Zusammenhang sei auch der nicht näher dargestellten Einschätzung des Landgerichts entgegenzutreten, ein fest im Fahrzeug verbauter Kühlschrank sei „Teil des Zulassungsverfahrens des Kraftfahrzeuges“ und falle unter die Fahrzeugzulassungsverordnung sowie die Straßenverkehrszulassungsverordnung. Insoweit einschlägige Vorschriften der FZV oder StVZO seien weder vom Landgericht dargetan noch ersichtlich. Im Übrigen diene ein Bauteil ohnehin nicht dadurch der Fortbewegungs- und Transportfunktion, dass es Gegenstand des Zulassungsverfahrens sei.cc.

Vor dem Hintergrund der – wie oben ausgeführt – fehlerhaften rechtlichen Prämissen seien auch die Beurteilungen des Landgerichts zur Brandursache aufgrund des Beweisergebnisses unbrauchbar, insbesondere rechtsfehlerhaft. Der Umstand, dass „mit hoher Wahrscheinlichkeit“ keine Brandstiftung vorliege, genüge gerade nicht, um eine – nicht zu einer Haftung des Halters nach § 7 Abs. 1 StVG führende – Brandstiftung als Brandursache auszuschließen. Für einen derartigen Ausschluss genüge es insbesondere auch nicht, dass kein Brandbeschleuniger aufzufinden gewesen sei, da weder feststehe, mit welcher Gründlichkeit nach Brandbeschleunigern gesucht worden sei, noch überhaupt eine Brandstiftung zwangsläufig die Verwendung von Brandbeschleunigern voraussetze. Es bleibe ferner dabei, dass es für die Verneinung der Haftung aus Betriebsgefahr nicht von entscheidender Bedeutung sein könne, dass die von außen angetragene Brandentstehungsursache durch menschliche oder tierische Hand (Marderbiss) eingebracht worden sei. Nicht ausreichen könne es zur Begründung der Halterhaftung, dass sich der Brand aus dem streitgegenständlichen LKW heraus entwickelt habe; denn dies könne schließlich auch im Falle einer Brandstiftung gegeben sein, für welchen der BGH eine Halterhaftung abgelehnt habe. Eine Brandentstehung am Motorkabel könne keinesfalls mit der gem. § 286 ZPO erforderlichen Sicherheit festgestellt werden, auch wenn diese nach den Ausführungen des Sachverständigen Dr. Q ggfs. geringfügig wahrscheinlicher sein möge, als eine nach den (insoweit nicht ergänzungsbedürftigen) Angaben des Sachverständigen Dr. Q aber jedenfalls nicht hinreichend sicher ausgeschlossene Brandentstehung an den Zuleitungen zum Kühlschrank; bei Letzterem handele es sich indes – wie ausgeführt – eben nicht um eine die Betriebsgefahr i.S. des § 7 Abs. 1 StVG auslösende Betriebseinrichtung. Es bestehe kein Anlass, bzgl. verbleibender Unklarheiten der genauen Brandursache und deren Lokalisation im Fahrzeug noch Beweiserleichterungen zugunsten der Klägerin anzunehmen, zumal der Halter nach § 7 Abs. 1 StVG eben nicht für das gesamte Fahrzeug, sondern nur für durch den Betrieb und allenfalls noch durch der Fortbewegungs- und Transportfunktion unmittelbar dienende Einrichtungen verursachte Schäden hafte.

dd. Es bleibe auch dabei, dass die landgerichtliche Rechtsanwendung die Beklagte bzw. ihren Versicherungsnehmer in ihren Grundrechten aus Art. 3 GG verletze. Die Anwendung des § 7 Abs. 1 StVG sei vorliegend mit dem Wortlaut dieser Vorschrift nicht vereinbar und auch nach dem Sinn und Zweck dieser Vorschrift nicht gerechtfertigt. Denn – wie ausgeführt – habe sich hier eben nicht die durch die Inbetriebnahme des Beklagtenfahrzeugs als Fortbewegungsmittel ausgelöste Gefahr verwirklicht, sondern ein nicht fahrzeugspezifisches Risiko, wie es auch

bei jedem anderen Gegenstand mit verbauten elektronischen Bauteilen (z.B. Fernseher, Smartphone oder andere – ggfs. auch größere – Maschinen und Anlagen mit elektronischen Bauteilen) bestehe, für die der Gesetzgeber keine verschuldensunabhängige Haftung vorsehe. Insoweit bedeute die Anwendung des § 7 Abs. 1 StVG im vorliegenden Fall eine nicht gerechtfertigte Ungleichbehandlung gegenüber den Haltern/Eigentümern anderer, hinsichtlich der Brandgefahr vergleichbarer Gegenstände. Der landgerichtliche Verweis auf das Produkthaftungsgesetz führe in diesem Zusammenhang nicht weiter, da dieses Gesetz für alle Gegenstände gelte und nicht den jeweiligen Halter, sondern den Hersteller als Anspruchsgegner betreffe; zudem müsse dort nachgewiesen werden, dass ein Defekt bereits beim Inverkehrbringen des Produktes bestanden habe, was bei einem Fahrzeug nicht näher oder ferner liege als bei anderen Gegenständen.

ee. Nicht überzeugend seien schließlich auch die landgerichtlichen Ausführungen zu einem Ausschluss der Halterhaftung nach § 8 Nr. 2 StVG. Wenn man hier schon § 7 Abs. 1 StVG anwenden wolle, müsse auch § 8 Nr. 2 StVG als einschlägig erachtet werden. Die Voraussetzungen dieser Vorschrift seien in der Person des Zeugen I gegeben, und zwar unabhängig davon, ob der Zeuge selbst etwas für den Schaden könne. Der Betriebsbegriff könne insoweit kein anderer sein als bei § 7 Abs. 1 StVG.

d.

Die Ausführungen des Landgerichts zum Regressverzicht seien unverständlich. Es sei nicht erkennbar, weshalb der Halter des LKW sich eines Verzichts auf Rechte hätte bewusst sein müssen, da ein solcher Rechtsverlust für ihn nicht Gegenstand des geltend gemachten Haftungsausschlusses sei. Nach einhelliger, ständiger Rechtsprechung des BGH ergebe die ergänzende Vertragsauslegung der Gebäudeversicherung einen Regressverzicht des Versicherers für die Fälle, in denen ein Mieter ohne grobe Fahrlässigkeit einen Schaden verursache, selbst wenn dieser haftpflichtversichert sei. Dies gelte im privaten wie gewerblichen Bereich, insbesondere auch unabhängig davon, ob eine offene Umlage der Gebäudeversicherungsprämie erfolge oder eine Mitfinanzierung verdeckt über das entsprechend an den Gebäudeeigentümer gezahlte Entgelt erfolge. Es müsse auch kein ausdrückliches Mietverhältnis vorliegen, vielmehr genüge ein anders gestaltetes Nutzungsverhältnis (selbst unentgeltlich). Hier sei der Versicherungsnehmer der Beklagten als Halter des bei der Beklagten versicherten Fahrzeugs im Rahmen des mit dem Versicherungsnehmer der Klägerin als Gebäudeeigentümer geschlossenen Vertrages berechtigt gewesen, die bei der Klägerin versicherte Fahrzeughalle zu nutzen, insbesondere sein Fahrzeug dort zur Vornahme der erforderlichen Arbeiten unterzustellen; jedenfalls sei er im Rahmen der Auftragsausführung in den Genuss der Nutzung des versicherten Gebäudes gekommen. Dabei sei der Versicherungsnehmer der Beklagten über den Werklohn an der Finanzierung der Gebäudeversicherungsprämie des Zeugen I jedenfalls verdeckt beteiligt gewesen. Bei dieser Sachlage sei der höchstrichterlich anerkannte Regressverzicht anwendbar und greife auch durch, da eine brandursächliche grobe Fahrlässigkeit des Versicherungsnehmers der Beklagten weder dargetan noch ersichtlich sei. e. Hinsichtlich der Passivlegitimation der Beklagten bleibe es dabei, dass vorliegend weder ein Betrieb noch ein Gebrauch des bei der Beklagten versicherten Fahrzeugs vorliege, weshalb § 3 PflVG nicht einschlägig sei. Dementsprechend scheide eine Deckung des Schadens durch die Beklagte aus (vgl. dazu EuGH, DAR 2018, 16 = ZfSch 2018, 155). Damit habe das Landgericht sich nicht auseinandergesetzt. f. Die Klägerin habe schließlich auch keinen Anspruch auf Ersatz von Anwaltskosten. Bereits vor Einschaltung der klägerischen Rechtsanwälte sei die Frage einer Haftung der Beklagten gegenüber der Klägerin umfassend diskutiert und von der Beklagten ernsthaft und endgültig abgelehnt worden. Von daher sei klar gewesen, dass die

Klägerin ihre vermeintlichen Ansprüche gerichtlich würde durchsetzen müssen. Dementsprechend habe die Klägerin ihren Rechtsanwälten auch gleich Klageauftrag erteilt, hätte dies jedenfalls zur Vermeidung weiterer Kosten tun müssen. Ohnehin sei eine Zahlung der Anwaltskosten nicht dargetan, so dass allenfalls ein nicht verzinslicher Freistellungsanspruch in Betracht käme.

3. Die Klägerin tritt der Berufung entgegen und begehrt deren Zurückweisung, hilfsweise – für den Fall, dass der Senat den in erster Linie aufrecht erhaltenen und vom Landgericht austenorierten Feststellungsantrag für unzulässig halten sollte – mit der Maßgabe, dass die Beklagte verurteilt werde, 250,- € nebst Zinsen i.H. von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 10.04.2015 an den Versicherungsnehmer der Klägerin I sowie weitere 375.995,01 € nebst Zinsen i.H. von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 10.04.2015 an die Klägerin zu zahlen. Die Klägerin verteidigt das landgerichtliche Urteil und trägt dabei ergänzend – neben einer pauschalen Bezugnahme auf ihr erstinstanzliches Vorbringen und die Ausführungen des Landgerichts – im Wesentlichen vor: a. Das Landgericht habe der Klage zu Recht im Wesentlichen stattgegeben und dabei insbesondere den – auch weiterhin vorrangig verfolgten – Feststellungsantrag der Klägerin für zulässig und begründet erachtet. Seine Entscheidung sei weder in tatsächlicher noch in rechtlicher Hinsicht zu beanstanden. Die Angriffe der Berufung gingen fehl. 11

aa. Entgegen der Ansicht der Berufung sei der – weiterhin vorrangig gestellte – Feststellungsantrag sehr wohl zulässig. Denn in Streit stehe bereits die Frage der grundsätzlichen Einstandspflicht der Beklagten. Diese Frage wäre – darauf habe das Landgericht zu Recht hingewiesen – auch im Falle einer erhobenen Leistungsklage zunächst aus prozessökonomischen Gründen in einem Zwischenverfahren über den Grund zu klären gewesen. Der Klägerin liege auch nichts daran, eine Auseinandersetzung zum Schadensumfang und zur Schadenshöhe vor dem Senat zu führen. Sie gehe vielmehr davon aus, dass eine Verständigung über eine Regresszahlung der Beklagten möglich sein werde, sobald Klarheit über die Einstandspflicht der Beklagten dem Grunde nach bestehe. Lediglich vorsorglich und hilfsweise, falls der Senat den Feststellungsantrag für unzulässig halten sollte, solle auf eine Leistungsklage übergegangen werden. bb. Spätestens nach Darlegung der konkret von der Klägerin geleisteten Entschädigungszahlungen (siehe dazu nachfolgend unter 3. b. bb.) dürften die Bedenken der Beklagten bzgl. des Bestandes des Versicherungsverhältnisses zum Zeugen I und des gesetzlichen Anspruchsüberganges obsolet sein. cc. Das Landgericht habe zu Recht einen auf die Klägerin übergegangenen Anspruch nach §§ 7 Abs. 1 StVG, 115 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 VVG bejaht. (1) Nach dem Ergebnis der landgerichtlichen Beweisaufnahme – namentlich der Ausführungen des Sachverständigen Dr. Q – sei in der Tat davon auszugehen, dass eine Betriebseinrichtung des bei der Beklagten versicherten LKW zumindest mitursächlich für den Brand gewesen sei. Der Sachverständige habe einen Lichtbogen innerhalb der – zweifellos als Betriebseinrichtung anzusehenden – Motorkabel des LKW als wahrscheinlichste Brandursache angesehen. Seine – vom von der Klägerin vorgelegten Parteigutachten des Parteigutachters X abweichende – Einschätzung, ein sicherer Ausschluss des Kühlschranks als Brandursache sei nicht möglich, habe der Sachverständige nicht näher begründet. Den diesbezüglichen Einwänden der Klägerin gegen das Gutachten des SV Q brauche indes nicht weiter – durch vorsorglich beantragte ergänzende Anhörung des Sachverständigen im Beisein des Parteigutachters X – nachgegangen zu werden, da in der Tat auch der im Fahrzeug eingebaute Kühlschrank als Betriebseinrichtung des LKW anzusehen sei. Dabei sei zu berücksichtigen, dass der Kühlschrank nach den unbestrittenen Feststellungen des Landgerichts bereits werksseitig fest in dem Beklagten-LKW eingebaut gewesen sei. Die Ansicht der Beklagten, solche Festeinbauten seien nicht Gegenstand des 12

Zulassungsverfahrens, treffe nicht zu. Denn § 4 EG-FGV verweise für das Verfahren auf Erteilung einer EG-Typgenehmigung auf die Richtlinie 2007/46/EG (Anlage xxx BB 10) und gem. Ziff. 12.4 des Anhangs I dieser Richtlinie seien auch Angaben über alle nicht zur Antriebsmaschine gehörenden Einrichtungen mit Einfluss auf den Kraftstoffverbrauch erforderlich, zu denen auch ein elektrisch betriebener Kühlschrank gehöre. Auch nicht unmittelbar der Fortbewegungs- und Transportfunktion, sondern dem Komfort dienende Einrichtungen, zu denen etwa auch die Fahrzeugheizung, Klimaanlage, Radio etc. zählten, erfüllten letztlich doch eine der Fortbewegung dienende Funktion, indem sie dazu beitrügen, dass der Fahrer weniger schnell ermüde und seine Fahrt ohne sonst nötige Zwischenstopps fortsetzen könne. Wollte man dies anders sehen und nicht zwingend zum KFZ-Betrieb erforderliche Einrichtungen nicht als Betriebseinrichtungen i.S. des § 7 StVG ansehen, würde die über § 7 StVG vorgesehene Gefährdungshaftung in Fällen, in denen – wie hier – ein technischer Defekt im Fahrzeug als Brandursache feststehe, sich die Brandausbruchsstelle im Fahrzeug jedoch aufgrund des großen Zerstörungsgrades nicht genau lokalisieren lasse, entgegen der Intention des BGH erheblich verkürzt. Allein eine technische Unaufklärbarkeit des Entzündungsvorganges und dessen genauer Lokalisierung im Fahrzeug könne – ähnlich wie im Bereich der Produkthaftung – einer Haftung des Halters bzw. KFZ-Haftpflichtversicherers nicht entgegenstehen.

(2) Eine Brandentstehung durch Brandstiftung sei zu Recht im Wege des Eliminationsverfahrens ausgeschlossen worden. Es habe nämlich schlichtweg keine Spuren eines gewaltsamen Eindringens in die Halle gegeben; dafür, dass der Versicherungsnehmer oder andere Schlüsselträger selbst den Brand gelegt haben könnten, spreche nichts. Es habe auch keine Hinweise auf das Vorhandensein mehrerer Brandstellen gegeben und es hätten keinerlei Brandbeschleuniger aufgefunden werden können. Eine Brandstiftung sei mithin als lediglich ganz theoretisch denkbare Möglichkeit anzusehen, welcher das Landgericht im Rahmen seiner Überzeugungsbildung gem. § 286 ZPO habe außer Betracht lassen können. (3) Die Auffassung der Beklagten, eine Haftung aus Betriebsgefahr komme bei einem abgestellten Fahrzeug nur in Betracht, wenn es sich in unmittelbarer Nähe des öffentlichen Verkehrs befinde, überzeuge nicht. Abgesehen davon, dass das Werksgelände des Versicherungsnehmers der Klägerin unmittelbar an eine öffentliche Verkehrsfläche angrenze, sei die Wahrnehmung eines Werkstatttermins gerade dazu bestimmt, um der Aufrechterhaltung oder Wiederherstellung der Fortbewegungs- und Transportfunktion eines KFZ gerecht zu werden.

(4) Eine gegen Art 3 GG verstoßende Ungleichbehandlung trete aufgrund der vom Landgericht vertretenen Rechtsauffassung bzgl. der Anwendung des § 7 Abs. 1 StVG nicht ein. Es verstoße nicht gegen Art 3 GG, dass der Gesetzgeber für die von Einrichtungen eines Kraftfahrzeuges ausgehenden Gefahren, anders als etwa für Besitzer von Mobiltelefonen, eine Gefährdungshaftung des Halters statuiert habe. Bei der Explosion eines Mobiltelefons liege eine die Produkthaftung begründende Verantwortlichkeit des Herstellers viel näher, als bei einem durch Fahrzeugeinrichtungen ausgelösten Brand, zumal der KFZ-Halter durch – anders als bei einem Mobiltelefon – gebotene regelmäßige Wartungen, Inspektionen und Reparaturen der Gefahr einer Schadensverursachung entgegenwirken könne. Abgesehen davon seien die von einem KFZ ausgehenden Gefahren um ein Vielfaches größer als die regelmäßig von einem Mobiltelefon ausgehenden Gefahren. (5) Die Halterhaftung sei hier entgegen der Ansicht der Beklagten schließlich auch nicht gem. § 8 Nr. 2 StVG ausgeschlossen. Die Ausführungen des Landgerichts hierzu seien in jeder Hinsicht überzeugend. Der Brand sei zu einem Zeitpunkt entstanden, als der Versicherungsnehmer der Klägerin sich nicht einmal in der vom Schaden betroffenen Halle befunden habe. Es könne also keine Rede davon sein, dass der „Verletzte“ hier beim Betrieb des KFZ tätig

13

14

gewesen sei. Ergänzend habe das Landgericht zutreffend darauf hingewiesen, dass der Versicherungsnehmer der Klägerin die für den Schadenseintritt relevanten Vorrichtungen des LKW weder untersucht noch repariert habe. Ein Kabelbrand entstehe über einen längeren Zeitraum und es hänge nur vom Zufall ab, wann die Schadensgeneigntheit in einen Brand überschlage.

dd. Die von der Berufung angeführten Grundsätze über einen Regressverzicht oder eine Regressbeschränkung seien vorliegend nicht anwendbar. Zunächst sei nicht davon auszugehen, dass zwischen Werkstattinhaber und Werkstattkunden vereinbart werde, dass eine Haftung des KFZ-Halters für durch Betriebseinrichtungen des Fahrzeugs entstandene Schäden abbedungen werden solle. Die von der Beklagten befürwortete Analogie zur vom BGH entwickelten Rechtsprechung zu Regressbeschränkungen in Fällen des sog. Mieterregresses trage nicht. Es fehle sowohl an einer vergleichbaren Interessenlage als auch an einer planwidrigen Regelungslücke. Es liege hier kein Nutzungsverhältnis zwischen dem LKW-Halter und dem Versicherungsnehmer der Klägerin in Ansehung der Werkstatthalle vor. Es habe dem Versicherungsnehmer der Klägerin völlig frei gestanden, wo er die vom LKW-Halter beauftragten Reparatur- und Wartungsarbeiten (Erneuerung der Bereifung der Hinterachse und Hauptuntersuchung) erledigte und ob er hierzu den LKW in seine Halle verbrachte. Der Versicherungsnehmer der Kläger habe allerdings auftragsgemäß gehandelt, als er den LKW im Hinblick auf die am Folgetag anstehende Hauptuntersuchung in den Nachtstunden sicher in der Werkstatthalle verschlossen habe. Ein Besitz- oder Nutzungsrecht an der Halle sei dem Halter und Versicherungsnehmer der Beklagten indes nicht eingeräumt worden. Abgesehen davon sei die Beschränkung der Haftung auf eine grob fahrlässige Schadensherbeiführung im Rahmen des Mieterregresses gerade nicht für Fälle der Gefährdungshaftung entwickelt worden. ee. Die Beklagte sei sehr wohl auch passivlegitimiert. Die auf die Klägerin gem. § 86 VVG übergegangenen Ansprüche bestünden gem. § 115 Abs. 1 Nr. 1 VVG auch gegenüber der Beklagten als KFZ-Haftpflichtversicherer des hier in Rede stehenden LKW. Der in § 1 PflVG genannte „Gebrauch eines Fahrzeugs“ umfassen nach allgemeiner Meinung die sich aus § 7 StVG ergebende Halterhaftung in allen ihren Facetten. ff. Mit überzeugender Begründung habe das Landgericht schließlich die Ersatzfähigkeit der vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten bejaht. Der dem Grunde nach zunächst bestehende Befreiungsanspruch wandle sich nach den §§ 280 Abs. 1 und 3, 281 Abs. 1 und 2 BGB spätestens mit der in dem Bestreiten des Bestehens dieses Anspruchs ernsthaften und endgültigen Weigerung des Anspruchs- und Prozessgegners in einen Zahlungsanspruch um. b. Zum nunmehr hilfsweise verfolgten Leistungsantrag sei Folgendes auszuführen: aa. Zu Lasten des Versicherungsnehmers der Beklagten, I, sei ein Selbstbehalt von 250,- € vereinbart. Deshalb sei ein erstrangiger Teilbetrag von 250,- € der streitgegenständlichen Regressforderung an den Versicherungsnehmer der Beklagten zu zahlen. Die Klägerin sei insoweit ermächtigt, die Forderung zur Zahlung an den Versicherungsnehmer geltend zu machen und habe auch ein entsprechendes Eigeninteresse; eine eigene Prozessführung wäre für den Versicherungsnehmer unwirtschaftlich. bb. Im Rahmen der bestehenden Gebäude- und Inhaltsversicherung habe die Klägerin an ihren Versicherungsnehmer zwischen Dezember 2014 und Januar 2016 insgesamt 394.277,- € – davon 258.277,- € auf den Gebäude-Neuwertschaden gem. Gutachten des SV G (Anlage xxx BB 4) und 136.000,- € auf den Inhaltsschaden – gezahlt (vgl. dazu Anlagen xxx BB 1 und 2); ferner seien 1.199,04 € als Teil des Gebäudeschadens am 10.02.2015 an Dipl.-Ing. B für dessen statische Bewertung (vgl. Anlage xxx BB 3) gezahlt worden (vgl. Anlage xxx BB 2). Im Rahmen der Betriebsunterbrechungsversicherung seien gegenüber dem Versicherungsnehmer 38.000,- € reguliert worden (vgl. dazu Anlage xxx BB 1). Der Versicherungsnehmer, mit dem sich die Klägerin auf einen mit 174.000,- € zu regulierenden Inhalts- und Betriebsunterbrechungsschaden geeinigt habe (vgl. dazu Anlage

xxx BB 7, dort S. 3), sehe sich durch die von der Klägerin erbrachten Regulierungszahlungen als vollständig abgefunden an. cc. Der regressfähige Zeitwert- und Betriebsunterbrechungsschaden ergebe sich wie folgt:

- Gebäude-Zeitwertschaden lt. Gutachten G (vgl. Anl. xxx BB 4)	16
176.592,00 €	
- Schaden an Neuware gem. H GmbH (vgl. Anlage xxx BB 5)	17
83.697,50 €	
- Einrichtungsschaden zum Zeitwert (vgl. Aufstellung des SV-Büros N, Anlage xxx BB 6)	18
55.316,37 €	
- Schaden an Gebrauchtware zum Zeitwert (vgl. Aufstellung SV-Büro N, Anlage xxx BB 8)	19
15.852,50 €	
- Reinigungskosten diverser LKW-Felgen (vgl. Anlage xxx BB 8)	20
450,00 €	
- Aufräumkosten (vgl. Anlage xxx BB 8)	21
3.500,00 €	
- Betriebsunterbrechungsschaden (vgl. H, Anlage xxx BB 7)	22
<u>19.394,00 €</u>	
Summe:	23
354.802,37 €.	

Hinzu kämen noch angefallene und ausgeglichene, ebenfalls regressfähige Sachverständigenkosten, und zwar

- Büro B	1.199,04 €	25
- Büro N (vgl. Anlage xxx BB 9a)	6.750,48 €	26
- Büro N (vgl. Anlage xxx BB 9b)	2.314,56 €	27
- Büro G	9.521,19 €	28
- Büro M (btrfd. Brandursachenermittlung)	<u>1.657,37 €</u>	29
Summe:	21.442,64 €.	30

Die danach insgesamt regressfähigen 376.245,01 € seien Gegenstand des nunmehr hilfsweise gestellten Leistungsantrags. 4. Die Beklagte beantragt, auch hinsichtlich des in der Hauptsache jetzt hilfsweise verfolgten Zahlungsantrages die Klage abzuweisen. Sie repliziert im Wesentlichen noch wie folgt:

Eine Prozessführungsermächtigung der Klägerin in Ansehung eines Teilbetrages von 250,- € werde bestritten. Es sei insoweit auch kein schutzwürdiges Eigeninteresse der Klägerin ersichtlich; vielmehr stehe ein schutzwürdiges Interesse der Beklagten entgegen, der gegenüber Ansprüche des Versicherungsnehmers der Klägerin längst verjährt seien. Die behaupteten Regulierungsleistungen der Klägerin würden bestritten und machten im Übrigen deutlich, dass der hilfsweise geltend gemachte Zahlungsanspruch jedenfalls hinsichtlich der

beantragten Verzinsung weitgehend unschlüssig sei, da zum vermeintlichen – auch ansonsten nicht schlüssig dargelegten – Zinsbeginn zu einem erheblichen Anteil noch gar kein Anspruchsübergang erfolgt sei. Angesichts des Bestreitens der Regulierungsleistungen sei auch den Bedenken bzgl. des Anspruchsüberganges bislang nicht hinreichend Rechnung getragen worden. Die vorgetragene Schadenshöhe werde ebenfalls bestritten. Die vorgelegten Unterlagen seien mangels Vorlage der zugrunde liegenden Belege nicht prüffähig, so dass es an einer hinreichenden Substantiierung fehle. Eine Verständigung der Klägerin mit ihrem Versicherungsnehmer über die Schadenshöhe binde die Beklagte nicht. Entgegen der Darstellung der Klägerin seien Sachverständigenkosten gerade nicht regressfähig, da sie nicht dem Versicherungsnehmer, sondern bei der Klägerin selbst entstanden seien und der Durchführung der Regulierung dienten. Insoweit seien die Kosten B, G, N und M von vornherein nicht erstattungsfähig. Die Bedenken der Beklagten bzgl. der Anwendung des § 7 Abs. 1 StVG seien weiterhin nicht ausgeräumt. Insbesondere ergebe sich auch aus der jetzt vorgelegten EG-Richtlinie nicht, dass der möglicherweise brandursächliche Kühlschrank im LKW – über eine erforderliche Erwähnung in der Fahrzeugbeschreibung hinaus – Gegenstand des Zulassungsverfahrens sei und bleibe es dabei, dass die landgerichtliche Rechtsanwendung zu einer gegen Art. 3 GG verstoßenden Ungleichbehandlung führe, zumal Wartung und Reparaturen an Fahrzeugen nur eingeschränkt der Verhinderung elektrischer Defekte dienten und auch bei größeren Maschinen mit elektronischen Bauteilen keine Haftung aus Betriebsgefahr vorgesehen sei. Zudem sei weiterhin jedenfalls von einem Haftungsausschluss nach § 8 Nr. 2 StVG auszugehen sei. Dabei sei zu berücksichtigen, dass der Versicherungsnehmer der Klägerin mit Wartungsarbeiten beauftragt gewesen sei und einige der denkbaren Kabelschäden nach den Ausführungen des Sachverständigen Dr. Q bei den beauftragten Wartungen zu erkennen gewesen seien; auch zwischenzeitliche Arbeitspausen könnten nichts daran ändern, dass insoweit der Anwendungsbereich des § 8 Nr. 2 StVG sehr wohl eröffnet sei. Bzgl. der vorgerichtlichen Anwaltskosten sei ein angeblicher Anspruch aus §§ 280, 281 BGB schon nicht geltend gemacht, mithin nicht Klagegegenstand.

II. 33

Die Berufung der beklagten Versicherung hat nur in dem aus der Urteilsformel ersichtlichen geringen Umfang Erfolg und ist im Übrigen unbegründet. 34

1. Der Senat hat zunächst ganz überwiegend – jedenfalls im Ergebnis – mit dem Landgericht keine Bedenken bzgl. der Aktivlegitimation bzw. (bei Klageerhebung, soweit damals noch nicht reguliert war) der Prozessführungsbefugnis der Klägerin sowie der Zulässigkeit des Feststellungsbegehrens. 35

a. 36

Der Senat hat angesichts der vorgelegten Versicherungsunterlagen (im Anlagenheft zum klägerischen Schriftsatz vom 03.03.2016) sowie der durch die jetzt mit der Berufungserwiderung eingereichten Unterlagen (insbesondere Anlagen xxx BB 1 und 2) belegten und auch vom Zeugen I bereits bestätigten (abschließenden) Regulierung keine vernünftigen Zweifel am Bestehen der hier in Rede stehenden Sach- und Betriebsunterbrechungsversicherung sowie an den zum entsprechenden Übergang von Ersatzansprüchen des Zeugen I gem. § 86 VVG führenden abschließenden Regulierungsleistungen der Klägerin im vorgetragenen Umfang. Soweit danach der durch den streitgegenständlichen Brand beim Zeugen I entstandene Brandschaden reguliert worden ist, bestehen keine Bedenken bzgl. der Aktivlegitimation bzw. (soweit erst im Verlauf des Rechtsstreits reguliert worden ist) der ursprünglichen Prozessführungsbefugnis der 37

Klägerin. b.

Bedenken bestehen allerdings hinsichtlich der Prozessführungsbefugnis – und damit der Zulässigkeit der Klage – hinsichtlich des Teils der streitgegenständlichen Ersatzforderungen, der nicht gemäß § 86 VVG entsprechend der abschließenden Regulierung auf die Klägerin übergegangen ist, der vielmehr wegen des Selbstbehalts des Versicherungsnehmers I der Klägerin von 250,- € (vgl. dazu den als Anlage xxx 1a zum SS v. 03.03.2016, Bl. 107 ff. GA, eingereichten Nachtrag zum Versicherungsschein) von vornherein nicht übergehen konnte, sondern beim geschädigten Versicherungsnehmer I verblieben ist. Insoweit ist eine Prozessführungsermächtigung zwar behauptet und durch den Zeugen I unter Beweis gestellt. Das notwendige Eigeninteresse der klagenden Versicherung (vgl. dazu allgemein Zöller/Althammer, ZPO, 32. Auflage, vor § 50, Rn. 40 ff.) ist aber auch aus Sicht des Senats – wie von Beklagtenseite geltend gemacht – weder dargetan noch sonst ersichtlich. Der Umstand, dass eine eigene Prozessführung für den Zeugen I unwirtschaftlich wäre, kann insoweit nicht ausreichen. Ein sonstiges berechtigtes Eigeninteresse der Klägerin vermag der Senat nicht zu erkennen. 38

Dementsprechend konnte und kann das Klagebegehren, soweit es um den beim Versicherungsnehmer I verbliebenen Teil der streitgegenständlichen Ansprüche (konkret i.H. der Selbstbeteiligung von 250,- €) geht, von vornherein mangels Zulässigkeit keinen Erfolg haben und war insoweit das landgerichtliche Urteil zugunsten der Beklagten abzuändern. 39

c. 40

Im Übrigen bestehen hingegen keine Bedenken gegen die Zulässigkeit des Feststellungsbegehrens. 41

Aus den jetzt bzgl. der Regulierung und Schadensfeststellungen von der Klägerin mit der Berufungserwiderung überreichten Unterlagen (lose bei den Akten im Anlagenheft) ergibt sich, dass die erfolgten Regulierungen z.Tl. erst nach der im Oktober 2015 erfolgten Einreichung und Zustellung der Klage erfolgt sind und auch Schadensgutachten zum Teil erst nach Oktober 2015 vorgelegen haben (vgl. dazu etwa Anlagen xxx BB 4 und 7). Damit war der streitgegenständliche Regressschaden zum Zeitpunkt der Klageerhebung noch nicht in zumutbarer Weise abschließend bezifferbar. Dann aber war und ist der Feststellungsantrag (soweit er sich nicht auf die soeben erörterte Selbstbeteiligung des Zeugen I i.H. von 250,- € bezieht) insgesamt zulässig, musste insbesondere die Klägerin weder hinsichtlich eines etwa bereits bezifferbaren Teils Leistungsklage erheben oder bei im weiteren Verlauf des Rechtsstreits eingetretener Gesamtbezifferbarkeit zum Leistungsantrag übergehen (vgl. dazu allgemein nur Zöller/Greger, a.a.O., § 256, Rn. 7a und 7c). Dementsprechend hatte der Senat sich im vorliegenden Verfahren nicht näher mit der Höhe des ersatzfähigen Regressschadens zu befassen. 42

2. 43

Das Landgericht hat zu Recht dem Grunde nach eine Ersatzpflicht der Beklagten als dem KFZ-Haftpflichtversicherer des hier in Rede stehenden LKW nach §§ 7 Abs. 1 StVG, 115 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 VVG bejaht. Ergänzend zu den diesbezüglichen landgerichtlichen Ausführungen ist hierzu Folgendes auszuführen:a. 44

Die landgerichtlichen Feststellungen zur Brandursache begegnen keinen durchgreifenden Bedenken. Nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme, insbesondere dem eingeholten Gutachten des Brandsachverständigen Dr. Q, kann auch aus Sicht des Senats mit dem 45

Landgericht davon ausgegangen werden, dass der streitgegenständliche Brand entweder – als wahrscheinlichere Variante – durch Defekte an Kabeln im Motorraum im Bereich des Generators oder – als nicht ausschließbare und ebenfalls mögliche Variante – durch einen Defekt am im Führerhaus fest eingebauten Kühlschrank verursacht worden ist. Die diesbezüglichen Feststellungen des Landgerichts sind nicht zu beanstanden. Alle anderen grundsätzlich denkbaren Brandursachen hat der Sachverständige entweder mit ausreichender Wahrscheinlichkeit ausgeschlossen oder als äußerst unwahrscheinlich bezeichnet. Der Senat hält es für zutreffend, all diese Alternativen, auch soweit sie vom Sachverständigen nur als äußerst unwahrscheinlich erachtet worden sind, als lediglich theoretisch denkbare Möglichkeiten anzusehen, die einer Überzeugungsbildung nach § 286 ZPO i.S. der Feststellungen des Landgerichts nicht entgegenstehen. Das gilt – unter Mitberücksichtigung der Angaben des Zeugen I zum Verschlossensein der Halle – insbesondere auch für die Möglichkeit einer vorsätzlichen Brandstiftung, die nach der BGH-Rechtsprechung einer Halterhaftung aus § 7 Abs. 1 StVG entgegenstünde. Für eine solche Brandstiftung – etwa durch einen „Schlüsselträger“ aus der Firma I, fehlt jeder konkrete Anhaltspunkt.

b. Ist danach mit dem Landgericht davon auszugehen, dass der Brand durch einen Defekt am bei der Beklagten versicherten LKW im Bereich des Motorraumes oder Führerhauses 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 höchststrichterlicher 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 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 Haftungs Vorschrift 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 Haftungs Vorschrift 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.). 47

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 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.cc.Auch aus Sicht des Senats verdient die Rechtsprechung des BGH Zustimmung.Hierzu haben Laws/Lohmeyer/Vinke in: Freymann/Wellner, jurisPK-Straßenverkehrsrecht, 1. Aufl. 2016, § 7 StVG, Rn. 77 ff. ausgeführt: 48

„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 49

ausgeschlossen werden kann, ändert das nichts an der Feststellung, dass eine nach dem Abstellen des Kraftfahrzeugs auftretende Fehlfunktion einer Betriebseinrichtung die Inbrandsetzung des Fahrzeugs auslöst 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.

50

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.

51

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

52

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, ließe 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 Krafthaftpflichtversicherer 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 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.

59

(2)

60

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 Fahrzeugs 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-Straßenverkehrs-recht, 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.

61

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

62

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.“

Auch diesen Ausführungen schließt der Senat sich an. Danach stünde insbesondere auch ein hier vom Sachverständigen beispielhaft als eine von mehreren generell denkbaren Ursachen für eine zum Kabelbrand führende Schwächung der Kabelisolierung genannte Marderbiss – wie zutreffend schon vom Landgericht ausgeführt – (anders als ein Fremdverschulden, wie namentlich eine Brandstiftung) einer Anwendung des § 7 Abs. 1 StVG nicht entgegen (vgl. dazu OLG Karlsruhe, NJW-RR 2015, 440, dort Rn. 20 ff. bei juris, sowie die – vom BGH gehaltene – Entscheidung des OLG des Landes Sachsen-Anhalt, RuS 2016, 150, dort Rn. 45 bei juris). dd.

Im vorliegenden Fall bestehen auch sonst keine Besonderheiten, die etwa eine andere Beurteilung rechtfertigen könnten. So ist nicht ersichtlich, dass der Umstand, dass es hier nicht um den Schaden an einem anderen Fahrzeug, sondern um einen Gebäude- und Betriebsunterbrechungsschaden 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 bejahende 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. Ferner vermag der Senat mit dem Landgericht nicht zu erkennen, dass der Anwendung des § 7 Abs. 1 StVG hier der Umstand entgegenstehen könnte, dass das Beklagtenfahrzeug zum Zeitpunkt der Brandentstehung wegen des am nächsten Tag anstehenden Termins zur Hauptuntersuchung in der verschlossenen Werkstatthalle der Fa. I gestanden hat. Dieser Umstand ändert nichts daran, dass sich hier – i.S. der oben dargestellten BGH-Rechtsprechung, insbesondere der Entscheidung aus Januar 2014 – die vom Fahrzeug ausgehenden Gefahren realisiert haben. Die von Beklagtenseite angeführte, vom OLG München bestätigte und auch vom BGH letztlich nicht beanstandete Entscheidung des LG Passau (vgl. dazu Bl. 78 ff., 85 ff. und 91 f. GA), wo eine Anwendung des § 7 Abs. 1 StVG verneint worden ist, betrifft einen anders gelagerten und nicht vergleichbaren Fall, bei dem es im Rahmen eines Reparaturversuchs am ruhenden Fahrzeug zu einem Brand kam. Hier kam es hingegen zu einer Entzündung des schlicht über Nacht in der Werkstatthalle abgestellten Fahrzeugs, ohne Zusammenhang mit konkreten Reparaturarbeiten; gearbeitet worden war am Tag zuvor nur an den vom Brand nicht betroffenen Hinterrädern.

Die Frage einer Abgrenzung zu einer bloßen Arbeitsfunktion stellt sich hier, insbesondere auch angesichts der nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme als Brandursache (nicht nur rein theoretisch) möglichen, allesamt zumindest mittelbar der Fortbewegungs- und Transportfunktion dienenden Einrichtungen des bei der Beklagten versicherten LKW, nicht. Der Senat kann in der hier – im Anschluss an die Rechtsprechung des BGH – vertretenen Rechtsanwendung auch keinen Wertungswiderspruch zu der höchststrichterlichen Rechtsprechung zur Verneinung einer Haftung aus § 7 Abs. 1 StVG in den besonders gelagerten Fällen erkennen, in denen ein Fahrzeug bei der Schadensverursachung (anders als hier) nur noch als Arbeitsmaschine eingesetzt wird.

Eine gegen Art. 3 GG verstoßende Ungleichbehandlung vermag der Senat auch ansonsten 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 insbesondere 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. ee.

Einen Fall des § 8 Nr. 2 StVG hat das Landgericht zu Recht verneint. § 8 Nr. 2 StVG ist – anders als § 7 Abs. 1 StVG – als Ausnahmenvorschrift eng auszulegen und stellt maßgeblich auf eine eigene „Tätigkeit“ des Verletzten 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 I zum Schadenszeitpunkt ist nicht ersichtlich. Selbst wenn er selbst den LKW am Vorabend in die Halle gefahren und dort abgestellt haben sollte, was ohnehin – jedenfalls bislang – nicht feststeht, würde dem Senat dies mit dem Landgericht für eine Anwendung des § 8 Nr. 2 StVG bei wertender Betrachtung nicht ausreichen.

c. 68

Ein Regressverzicht entsprechend der Rechtsprechung zum Mietrecht kann ebenfalls nicht angenommen werden. Schon angesichts der bestehenden Pflichtversicherung des KFZ-Halters kommt eine Übertragung dieser Rechtsprechung hier aus Sicht des Senats nicht in Betracht (vgl. dazu OLG Nürnberg, NJW-RR 2009, 170, dort Rn. 9 ff. bei juris, u.a. unter Hinweis auf die diesbezügliche Rechtsprechung des BGH zur Haftungsfreistellung des Arbeitnehmers bei gefahrgeneigter Arbeit, NJW 1992, 900, dort Rn. 20 ff. bei juris).

d. 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 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 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.

3. 71

Während nach alledem die Berufung bzgl. des Feststellungsausspruches lediglich (aus verfahrensrechtlichen Gründen) hinsichtlich des nach erfolgter abschließender Regulierung durch die Klägerin – namentlich aufgrund des Selbstbehalts von 250,- € beim 72

Versicherungsnehmer der Klägerin verbliebenen - Teils der streitgegenständlichen Ersatzansprüche Erfolg hat, teilt der Senat die von der Berufung geltend gemachten Bedenken bzgl. der Zuerkennung der vorgerichtlichen Anwaltskosten in vollem Umfang. Angesichts der Vorkorrespondenz mit bereits erfolgter Ablehnung einer Einstandspflicht durch die Beklagte (vgl. dazu Bl. 23 – 30 GA) war die Einschaltung von Anwälten zur weiteren vorgerichtlichen Geltendmachung der Ansprüche nicht erforderlich und zweckmäßig (so für einen vergleichbaren Fall mit überzeugender Begründung, auf welche der Senat Bezug nimmt, auch der hiesige 11. Zivilsenat in dem bereits zitierten Urteil v. 09.11.2018 – I-11 U 113/17, dort Rn. 43 ff. bei juris). Die Klägerin ist nach dem Verständnis des Senats zudem auch dem Berufungsvorbringen, es sei dem Klägervertreter von vornherein bereits Klageauftrag erteilt gewesen, nicht entgegengetreten, was einem Anspruch auf Ersatz vorgerichtlicher Anwaltskosten ebenfalls entgegensteht.

4. Nach alledem war das landgerichtliche Urteil lediglich in dem aus der Urteilsformel ersichtlichen Umfang abzuändern und war die Berufung im Übrigen zurückzuweisen. Die Entscheidung über die Kosten und die vorläufige Vollstreckbarkeit beruht auf §§ 92 Abs. 2 Nr. 1, 708 Nr. 10, 711 ZPO.

73

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 Rechtsprechung zugrunde. Die ansonsten maßgebenden Fragen sind solche des Einzelfalles.

74