
Datum: 06.04.2017
Gericht: Oberlandesgericht Köln
Spruchkörper: 3. Zivilsenat
Entscheidungsart: Urteil
Aktenzeichen: 3 U 111/15
ECLI: ECLI:DE:OLGK:2017:0406.3U111.15.00

Vorinstanz: Landgericht Köln, 17 O 224/14

Tenor:

1. Auf die Berufung der Klägerin wird das am 19.06.2015 verkündete Urteil der 17. Zivilkammer des Landgerichts Köln – 17 O 224/14 – aufgehoben. Der Klageanspruch wird dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt.
 2. Die Revision gegen dieses Grundurteil wird nicht zugelassen.
-

Gründe

- I. 1
- Die Klägerin nimmt als Gebäudeversicherer des Objekts E-Str. 216 in L die Beklagte als 2
Haftpflichtversicherer des Kraftfahrzeuges BMW, Typ X5 mit dem amtlichen Kennzeichen 3
XXX-OO 27, in Anspruch.
- In dem versicherten Objekt E-Str. 216 kam es am 12.03.2013 zu einem Brandschaden in der 4
Halle Nr. 18 des Objekts. Diese Halle war zum Schadenszeitpunkt an die Firma W, Inhaber
Herr H, vermietet, der dort eine Kraftfahrzeugwerkstatt betrieb. Der bei der Beklagten
versicherte PKW BMW Typ X5 war von einem Dritten zu Reparaturzwecken in diese
Werkstatt verbracht worden. Der Werkstattinhaber schloss ein Batterieladegerät und ein
Diagnosegerät in Form eines Laptops an das Fahrzeug an, um Arbeiten an der Software
durchzuführen. Alsdann betätigte er die Zündung des Fahrzeugs, startete ein
Computerprogramm und verließ die Werkstatt. In der Nacht kam es zu einem Brand, der sich
aus den Räumlichkeiten der Werkstatt kommend ausbreitete und auf das Gebäude übergrieff.
Hierdurch kam es zu einer erheblichen Beschädigung der Gebäudesubstanz.

In der Folgezeit beauftragte die Klägerin verschiedene Sachverständige mit der Ermittlung der Schadensursache und -höhe, wodurch ihr insgesamt Sachverständigenkosten i.H.v. 11.758,21 EUR entstanden, die sie – unter anderem – mit der vorliegenden Klage von der Beklagten begehrt. Ferner begehrt sie einen Zeitwertschaden des beschädigten Gebäudes i.H.v. 61.665,00 EUR sowie einen Mietausfallschaden i.H.v. 8.535,00 EUR, insgesamt also 81.958,21 EUR (vgl. im Einzelnen Bl. 10 d.A.).	5
Die Klägerin behauptet, ein Primärdefekt in der Fahrzeugelektrik des versicherten Fahrzeuges sei Brandursache gewesen. Sie ist der Auffassung, der Schaden habe sich im Sinne des § 7 StVG bei dem Betrieb eines Kraftfahrzeugs ereignet, weshalb ihr aus übergegangenem Recht ein Anspruch gegen die Beklagte als Haftpflichtversicherer des Kraftfahrzeugs zustehe.	6
Die Klägerin beantragt,	7
die Beklagte zu verurteilen, an sie 81.958,21 EUR nebst Zinsen i.H.v. 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 14.06.2013 zu zahlen sowie ferner	8
die Beklagte zu verurteilen, die Klägerin von den außergerichtlichen Gebührenansprüchen der Rechtsanwälte I & Kollegen aus L i.H.v. 2.217,45 EUR freizustellen.	9
Die Beklagte, die – abgesehen von Rechtsausführungen zu § 7 StVG – den Zeitwert- und den Mietausfallschaden bestritten hat, hat beantragt,	10
die Klage abzuweisen.	11
Das Landgericht hat die Klage abgewiesen. Zur Begründung, auf die wegen der Einzelheiten verwiesen wird, hat es unter anderem ausgeführt, dass sich, selbst bei Zugrundelegung des von der Klägerin behaupteten Schadenshergangs, das streitgegenständliche Schadensereignis im Sinne des § 7 StVG nicht “bei dem Betrieb des Kraftfahrzeuges“ ereignet habe. Zwar sei das Tatbestandsmerkmal “bei dem Betrieb eines Kraftfahrzeugs“ aufgrund des Schutzzweckes des § 7 Abs. 1 StVG weit auszulegen. Danach umfasse die Haftung alle durch den Kfz-Verkehr beeinflussten Schadensabläufe, wobei ausreichend sei, dass sich eine von dem Kraftfahrzeug ausgehende Gefahr ausgewirkt habe und das Schadensgeschehen in dieser Weise durch das Kfz mitgeprägt worden sei. Vorliegend habe sich jedoch keine spezifisch von einem Kraftfahrzeug ausgehende Gefahr verwirklicht, wobei allerdings unerheblich sei, dass der Schaden nicht bei einem Einsatz des Kraftfahrzeuges auf öffentlicher Verkehrsfläche verursacht worden sei. Denn ein Kraftfahrzeug könne sich auch dann im Sinne des § 7 StVG “in Betrieb“ befinden und sich die typische Betriebsgefahr verwirklichen, wenn es an einem Ort außerhalb des allgemeinen Verkehrs betrieben oder abgestellt werde und noch ein hinreichender Zusammenhang zum Fahrbetrieb gegeben sei. Davon sei indes nicht auszugehen. Selbst wenn der Brand in der Werkstatthalle durch einen Primärdefekt der Elektrik des Kraftfahrzeuges verursacht worden sei, habe sich damit nicht eine von dem Kraftfahrzeug selbst ausgehende Gefahr im Sinne des § 7 Abs.1 StVG verwirklicht. Denn entscheidend für eine Haftung nach § 7 Abs. 1 StVG sei, dass noch ein Zusammenhang mit der Bestimmung des Kraftfahrzeuges als einer der Fortbewegung und dem Transport von Menschen dienenden Maschine (§ 1 Abs. 2 StVG) bestehe. Erforderlich sei stets, dass es sich bei dem Schaden, für den Ersatz verlangt werde, um eine Auswirkung derjenigen Gefahren handle, hinsichtlich derer der Verkehr nach dem Sinne der Haftungsvorschrift schadlos gehalten werden solle, d.h. die Schadensfolge müsse in den Bereich der Gefahren fallen, um derentwillen die Rechtsnorm erlassen worden sei. Vorliegend habe sich das Fahrzeug allerdings unstreitig mangels vollständiger	12

Reifenmontage nicht fahrbereit zu Reparaturzwecken auf der Hebebühne in der Werkstatt befunden. Die Fortbewegungs- und Transportfunktion des Kraftfahrzeugs sei in diesem Zusammenhang vollständig aufgehoben gewesen. Das Fahrzeug habe sich weder im unmittelbaren zeitlichen Zusammenhang mit einem Betrieb (Fahr- oder Parkvorgang) in der Werkstatt befunden noch sei ein solcher kurz zuvor durchgeführt worden oder zu dem Zeitpunkt, als der Werkstattinhaber die Werkstatt verlassen habe, auch nur beabsichtigt gewesen.

Dagegen wendet sich die Klägerin mit der Berufung, mit der sie vor allem geltend macht, das Landgericht habe die neuere Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs nicht hinreichend beachtet. Vorliegend sei sowohl ein naher örtlicher und zeitlicher Zusammenhang mit einem bestimmten Betriebsvorgang – nach Einschalten der Zündung – als auch ein solcher Zusammenhang mit einer bestimmten Betriebseinrichtung des Kraftfahrzeugs – der Primärelektrik – zu bejahen. 13

Wie in erster Instanz beantragt die Klägerin, 14

die Beklagte zu verurteilen, an sie 81.958,21 EUR nebst Zinsen i.H.v. 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 14.06.2013 zu zahlen sowie ferner 15

die Beklagte zu verurteilen, die Klägerin von den außergerichtlichen Gebührenansprüchen der Rechtsanwälte I & Kollegen aus L i.H.v. 2.217,45 EUR freizustellen. 16

Die Beklagte beantragt, 17

die Berufung zurückzuweisen. 18

Abgesehen davon, dass die Schadensursache nicht feststehe, habe das Landgericht zutreffend darauf abgestellt, dass die Fortbewegungs- und Transportfunktion des Kraftfahrzeugs vollständig aufgehoben gewesen sei. Ein unmittelbarer Zusammenhang zu seinem Betrieb habe nicht vorgelegen. Nach der verkehrstechnischen Auffassung werde der Betrieb durch die vollständige Entfernung des Fahrzeugs aus dem Verkehrsbereich beendet. Vorliegend habe sich auch keine verkehrstypische Gefahr verwirklicht, da das Fahrzeug mit abmontierten Reifen zur Reparatur auf einer Hebebühne gestanden habe. Zudem sei es allenfalls so, dass der Brand durch einen Defekt der Fahrzeugelektrik in Verbindung mit dem externen Ladegerät hervorgerufen worden, der Brand mithin unter äußeren Einflüssen entstanden sei. Gerade aber ein Fahrzeug durch ein Ereignis oder ein Eingreifen von außen in Brand, scheide ein Kausalzusammenhang mit dem Betrieb des Fahrzeugs aus. 19

Der Senat hat aufgrund am 17.03.2016 verkündeten Beschlusses (Bl. 383 d.A.) Beweis erhoben durch Einholung eines Gutachtens des Sachverständigen L2. Für das Ergebnis der Beweisaufnahme wird auf dessen schriftliches Gutachten vom 26.08.2016 (Bl. 414), seine mündliche Anhörung vom 16.03.2017 (Protokoll Bl. 569 d.A.) sowie die zu diesem Termin erstellte schriftliche Tischvorlage mit demselben Datum (Bl. 546 d.A.) Bezug genommen. 20

Beide Parteien haben im Anschluss an die Anhörung des Sachverständigen den Erlass eines Grundurteils beantragt. 21

Wegen der weiteren Einzelheiten des Sach- und Streitstandes nimmt der Senat auf den Tatbestand der angefochtenen Entscheidung sowie auf die zur Akte gereichten Schriftsätze nebst Anlagen Bezug. 22

II. 23

1. Die zulässige Berufung der Klägerin hat – dem Grunde nach – Erfolg. Die Beklagte haftet der Klägerin gemäß § 7 Abs. 1 StVG iVm §§ 86, 115 VVG. 24

a) Voraussetzung einer Haftung gemäß § 7 Abs. 1 StVG ist, dass eines der in § 7 Abs. 1 StVG genannten Rechtsgüter „bei dem Betrieb“ eines Kraftfahrzeugs verletzt bzw. beschädigt worden ist. Nach ständiger Rechtsprechung 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 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 (s. zum Ganzen BGH, NJW 2015, 1681 Rn. 5; BGHZ 199, 377 Rn. 5, jeweils mwN; dem folgend u.a. OLG Karlsruhe, NJW-RR 2015, 866; OLG Sachsen-Anhalt, RuS 2016, 150). 25

b) Diese Voraussetzungen sind vorliegend nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme erfüllt. In dem Schadensereignis, hier also dem Brand des Gebäudes, hat sich die von dem darin befindlichen Kraftfahrzeug ausgehende Gefahr verwirklicht, denn bei der gebotenen wertenden Betrachtung wurde das Schadensgeschehen durch das Kraftfahrzeug (mit)geprägt. Die Schadensentstehung steht (jedenfalls) in einem nahen örtlichen und zeitlichen Zusammenhang mit einer Betriebseinrichtung des Kraftfahrzeugs, nämlich der Fahrzeugelektrik bzw. einem Primärdefekt derselben, die zu einem Brand des Kraftfahrzeugs und ausgehend hiervon zu einem Brandschaden an dem Gebäude führte. 26

aa) Dass Dritte durch den Defekt einer Betriebseinrichtung eines Kraftfahrzeugs 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 durch einen elektrischen Defekt verursachte Brand des Kraftfahrzeugs unabhängig von dem Fahrbetrieb selbst vor, während oder nach einer Fahrt eintritt. Andernfalls liefe die Haftung in allen Fällen leer, in denen unabhängig von einem Betriebsvorgang allein ein technischer Defekt einer Betriebseinrichtung für den Schaden eines Dritten ursächlich geworden ist (s. wiederum BGHZ 199, 377 Rn. 6). 27

bb) Vorliegend ist der technische Defekt einer Betriebseinrichtung schadensursächlich in diesem Sinne. 28

(1) Der Sachverständige L2, der als Brandursachenermittler insoweit besonders befähigt und sachkundig ist, auf dessen schriftliche Ausführungen der Senat wegen der Einzelheiten Bezug nimmt und denen er sich aufgrund eigener Würdigung anschließt, hat nach kritischer, auch die Methodik – das sogenannte Eliminationsverfahren – in den Blick nehmender Auseinandersetzung das Ergebnis des durch die Klägerin in Auftrag gegebenen Privatgutachtens (Anlage K5, Bl. 19 ff. d.A.), das noch auf einer Inaugenscheinnahme des Fahrzeugs und des Gebäudes beruhte, während dem gerichtlich bestellten Sachverständigen lediglich Fotografien und einige durch den Privatgutachter aufbewahrte Einzelteile zur 29

Verfügung standen, bestätigt. Danach befand sich – zusammenfassend – der am schwersten brandbeschädigte Bereich rechts hinten am Fahrzeug, und zwar dort im rechten Laderaumdrittel. Bei dem konkreten Fahrzeug ist die Fahrzeugbatterie unterhalb des Laderaumbodens verbaut. Daran und an den Batterieklemmen samt peripheren Leitungssätzen befanden sich aber keine schadensursächlichen Auffälligkeiten, ebenso wenig an dem externen Batterieladegerät oder dem Laptop. Allerdings wiesen die elektrischen Komponenten innerhalb des Laderaums Auffälligkeiten auf, wenn auch nicht im linken Laderaumteil. Rechts fand sich aber ein auffälliges, komplett freigebranntes Relais (Foto 222 des Privatsachverständigen), das der gerichtliche Sachverständige auch selbst noch untersuchen konnte (Fotos 10-14 des gerichtlichen Sachverständigen, Bl. 456 d.A.). Von den beiden auf den durch den gerichtlichen Sachverständigen gefertigten Fotos 10-12 zu sehenden Relaisspulen ist eine (Foto 12) deutlich intensiver thermisch belastet als die andere (Foto 11). Beide Relais befinden sich aber im Fahrzeug relativ eng nebeneinander, weshalb dieses unterschiedliche Bild nicht auf die Brandeinwirkung zurückgeführt werden kann. Unter dem Mikroskop waren nach dem Ergebnis des gerichtlichen Sachverständigengutachtens auch die durch den Privatsachverständigen beschriebenen, rein visuell nicht wahrnehmbaren Auffälligkeiten im Bereich der Kontaktflächen des Steckers mit der Anschlusszunge eines der Relais zu erkennen (Fotos 16-18); ebenfalls fand sich ein korrespondierendes Spurenbild - Kraterbildung mit Schmelzmerkmalen - an einer Anschlusszunge (Fotos 19-21). Der Schmelzpunkt von Kupfermaterialien wiederum liegt, wie der Sachverständige L2 im Rahmen seiner mündlichen Anhörung auf Nachfrage des Gerichts auch noch einmal ausdrücklich bekräftigt hat, mit 1065-1083 Grad oberhalb der bei einem Brand am Fahrzeug zu erwartenden Temperaturbereiche, so dass die vorgefundenen typischen Spuren (nur) mit elektrischen Fehlleistungen zu erklären sind.

(2) Damit steht zur hinreichenden Überzeugung des Senats (§ 286 ZPO) fest, dass der Brand in dem Gebäude unmittelbar von dem eingangs näher beschriebenen Fahrzeug ausgegangen und durch einen Primärdefekt in der Fahrzeugelektrik entstanden ist. 30

(3) An der Schadensursächlichkeit dieses Primärdefekts einer Betriebseinrichtung des Fahrzeugs ändert sich auch nichts dadurch, dass – wie das Landgericht festgestellt und was der Sachverständige für plausibel erachtet hat – das Batterieladegerät angeschlossen war. Das bewusste Verhindern des Entladens der Batterie mag zwar gewissermaßen als Einwirkung von außen zu sehen sein, und der Sachverständige hat nicht definitiv ausschließen können, dass dies die – zweifelsohne durch den Primärdefekt verursachte Brandentstehung begünstigt hat. Dies ändert aber nichts daran, dass bei der gebotenen wertenden Betrachtung das Schadensgeschehen durch das Kraftfahrzeug beziehungsweise seine Betriebseinrichtung (mit)geprägt worden ist (anders als etwa bei vorsätzlicher Inbrandsetzung eines Kraftfahrzeugs, vgl. BGHZ 199, 377 Rn. 6). 31

cc) Damit kann dahinstehen, ob nicht bereits aufgrund der Betätigung der Zündung vor Entstehung des Brandes (auch) ein naher örtlicher und zeitlicher Zusammenhang mit einem Betriebsvorgang zu bejahen sein könnte. 32

c) Die von der Beklagten gegen ihre direkte Inanspruchnahme gemäß § 115 VVG angeführte Erwägung, das Fahrzeug habe sich räumlich nicht auf öffentlichen Wegen gemäß § 1 StVG iVm § 1 PflVG und damit nicht im Pflichtversichertenbereich bewegt, verhilft der Berufung nicht zum Erfolg. 33

aa) Dass der Schaden auf einem Privatgelände eingetreten ist, steht einer Haftung nach § 7 Abs. 1 StVG grundsätzlich nicht entgegen, denn der Betrieb eines Kraftfahrzeugs im Sinne dieser Norm erfordert nicht seinen Einsatz auf öffentlicher Verkehrsfläche (BGH NJW 2015, 34

1681 Rn. 19). Dies zieht auch die Beklagte nicht in Zweifel.

bb) Voraussetzung des Direktanspruchs gegen die Versicherung gemäß § 115 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 VVG ist aber (nur), dass es sich um eine solche nach dem PflVG handelt (vgl. Beckmann in Bruck/Möller, VVG, 9. Aufl., § 115 Rn. 27). Nach § 1 PflVG ist die Pflichtversicherung für ein Kraftfahrzeug abzuschließen, wenn es auf öffentlichen Wegen i.S.v. § 1 StVG verwendet wird. Dass dies bei dem hier in Rede stehenden BMW grundsätzlich der Fall gewesen ist und er dementsprechend pflichtzuversichern war, bezweifelt die Beklagte ebenfalls nicht. Daran ändert auch die Tatsache nichts, dass sich das pflichthaftpflichtversicherte Fahrzeug zum Schadenszeitpunkt im nicht-öffentlichen Verkehrsraum befand (vgl. zu diesem Begriff jurisPK-StrVerkR/Lennartz, § 1 PflVG Rn. 15 mwN). Im Übrigen spielte sich auch der der Entscheidung BGHZ 199, 377 zugrunde liegenden Fall, wie sich aus dem Berufungsurteil (LG Karlsruhe, 9 S 319/12, zitiert nach juris) ergibt, im nicht-öffentlichen Verkehrsraum ab, ohne dass – trotz Inanspruchnahme des Versicherers – § 115 VVG problematisiert worden wäre.

cc) Außerdem ist es Sinn und Zweck des Direktanspruchs, die Rechtsstellung des Geschädigten zu verbessern. Ihm soll ein zahlungskräftiger Schuldner zur Verfügung stehen; die Durchsetzung soll erleichtert sein (Lennartz, aaO, § 115 VVG, Rn. 10 mwN). Dementsprechend folgt die Versicherung der Haftung.

d) Nicht zuletzt deshalb überzeugen auch die auf das in den AKB enthaltene Merkmal „bei dem Gebrauch“ gestützten Erwägungen der Beklagten – auf die es für die Bejahung eines (Direkt)Anspruchs gemäß § 7 Abs. 1 StVG iVm § 115 VVG auch nicht ankommt – nicht. Der Begriff des Gebrauchs schließt den Betrieb des Kraftfahrzeugs im Sinne des § 7 StVG ein und ist nicht enger. Er bestimmt sich nach dem Interesse, das der Versicherte daran hat, durch den Einsatz des Kraftfahrzeugs nicht mit Haftpflichtansprüchen belastet zu werden. Entscheidend ist, ob der Schadensfall mit dem Gefahrenbereich, für den der Versicherer deckungspflichtig ist, in einem haftungsrechtlich relevanten Zusammenhang steht; ob sich also die von dem Kraftfahrzeug als solchem ausgehende Gefahr auf den Schadensablauf ausgewirkt hat (BGH VersR 1995, 90, juris-Rn. 16; s.a. jurisPK-StrVerkR/Reichel, AKB 2015 Rn. 22). Ist also – wie hier – eine Haftung nach § 7 Abs. 1 StVG zu bejahen, folgt daraus (auch) die Haftpflichtdeckung nach den AKB.

2. Eine Entscheidung über die Kosten des Verfahrens und über die vorläufige Vollstreckbarkeit ergeht, da gemäß § 304 ZPO nur eine Entscheidung zum Grund getroffen wird, nicht.

3. Die Voraussetzungen für eine Zulassung der Revision liegen nicht vor, § 543 Abs. 2 ZPO. Die Rechtssache hat weder grundsätzliche Bedeutung noch erfordert die Fortbildung des Rechts oder die Sicherung einer einheitlichen Rechtsprechung eine Entscheidung des Revisionsgerichts.

Berufungsstreitwert: 81.958,21 €

--	--	--

