

Zurechnung der Betriebsgefahr

BGH Urteil vom 21.01.2014, VI ZR 253/13



RA Jochen Hägele

Stellen Sie sich vor, dass Sie nach einem schönen ereignisreichen Flugtag Ihr Flugzeug ordnungsgemäß in den Hangar stellen und danach nach Hause fahren.

Zwei Stunden später kontaktiert Sie ein Kollege aus dem Flugverein, Sie sollen doch bitte sofort zum Hangar auf dem Flugplatz kommen, es habe einen Brand an Ihrem Flugzeug gegeben, der die anderen Flugzeuge in Mitleidenschaft gezogen hat.

Nun stellt sich relativ unmittelbar die Frage, wer denn für die Fremdschäden an den anderen hangarierten Flugzeugen, sowie dem Hangar selbst aufzukommen hat.

Welche Versicherungsarten kommen denn in Betracht? Die eigene Kaskoversicherung, die eigene Privathaftpflichtversicherung oder die Luftfahrt-Haftpflichtversicherung.

Die Kaskoversicherung kommt bedingungsgemäß nur für die Eigenschäden am Luftfahrzeug auf.

Die Privathaftpflicht wird sich auf die sogenannte „Benzinklausel“ berufen und den Anspruch mit der Begründung ablehnen, dass der Brand bei dem Betrieb des Luftfahrzeugs entstanden sei, und daher die Luftfahrt-Haftpflichtversicherung der richtige Adressat für die Geltendmachung der Ansprüche sei. Als weiteres Argument für die Ablehnung kommt vermutlich die Begründung, dass hier im Übrigen kein vorwerfbares Verhalten seitens des Versicherungsnehmers im Sinne einer Schadensersatzhaftung gemäß §§ 823 ff., 276 BGB vorliege, so dass kein bedingungsgemäßer Haftungstatbestand vorliege. Der Brand sei weder fahrlässig - nicht einmal leicht fahrlässig - und erst Recht nicht vorsätzlich herbeigeführt worden.

Ihre Luftfahrzeug-Haftpflicht wird sich damit rausreden, dass der Schaden sich nicht bei Betrieb verwirklicht hat, da das Flugzeug in keinem nahen zeitlichen Zu-

sammenhang mit dem bestimmungsgemäßen Betriebsvorgang - also längere Zeit nach dem Abstellen des Flugzeugs - zu brennen begann und Fremdschäden an anderen Luftfahrzeugen und dem Hangar hervorrief.

Ist dies richtig? Kann es sein, dass in einem derartigen Fall kein Versicherungsschutz besteht und der Drittgeschädigte für den Schaden an seinem Flugzeug selbst aufkommen muss? Aus normativer Sicht kein dies kein gerechtes Ergebnis darstellen.

An dieser Stelle ist nun die Rechtsprechung des BGH vom 21.01.2014 - VI ZR 256/13 - wertend heranzuziehen.

In diesem Fall ging es darum, dass der Kläger, dessen Kraftfahrzeug in der Tiefgarage neben dem Fahrzeug des Beklagten Ziffer 2 stand und das bei der Beklagten Ziffer 1 haftpflichtversichert ist, durch den Brand am Fahrzeug des Beklagten Ziffer 2 stark beschädigt und damit in Mitleidenschaft gezogen wurde. Ermittlungen ergaben, dass kein Fremdverschulden den Brand verursacht hat, z.B. Brandstiftung oder fahrlässige Inbrandsetzung, sondern dass es aufgrund eines technischen Defekts am Fahrzeug des Beklagten zu Ziffer 2 zu einer Selbstentzündung kam.

Mit der Klage machte der Kläger gegen die Beklagten als Gesamtschuldner den ihm hierdurch entstandenen Schaden sowie vorgerichtliche Rechtsanwaltskosten geltend. Das Amtsgericht hat die Klage abgewiesen. Auf die Berufung des Klägers hat das Landgericht die Beklagten in Abänderung des erstinstanzlichen Urteils antragsgemäß verurteilt. Mit der vom Berufungsgericht zugelassenen Revision beantragten die Beklagten die Wiederherstellung des erstinstanzlichen Urteils, was letztlich nicht gelang.

Bislang sah die Rechtsprechung in gleich gelagerten Fällen so aus, dass die Betriebsgefahr entweder aufgrund Fehlens eines nahen örtlichen oder nahen zeitlichen Zusammenhangs mit einem bestimmten Betriebsvorgang oder einer be-

stimmten Einrichtung des Kraftfahrzeugs nicht zugerechnet wurde, so dass die Kraftfahrzeughaftpflicht letztlich nicht den Drittschaden regulierte, vgl. u.a. Senatsurteil vom 27.11.2007, AZ: VI ZR 210/06, VersR 2008, 656.

Auch wurde die Haftung deshalb abgelehnt, dass der Schaden nicht im öffentlichen Verkehrsraum entstanden sei, sondern auf einem Privatgelände, z.B. eine private Tiefgarage, vgl. LG Bochum, Urteil vom 05.03.2004, AZ: 5 S 195/03; vgl. Greger in HaftungsR. § 7 StVG Rn.96 ff. m.w.N..

In der BGH-Entscheidung vom November 2007 ging es darum, dass ein Dritter vorsätzlich ein Fahrzeug in Brand gesetzt hat und die Rechtsgüter Dritter dabei ebenfalls in Mitleidenschaft gezogen wurden. Dabei hat die Berufungsinstanz (OLG Rostock) den drittgeschädigten Klägern einen Haftungsanspruch gemäß §§ 7 Abs.1 StVG und 3 Abs. 1 Nr. 1 PflVG zugesprochen und die Haftung auf folgende Argumentation gestützt: Mit dem Brand habe sich eine typische Gefahr von Kraftfahrzeugen realisiert. In einem Kraftfahrzeug seien brennbare, explosive Stoffe wie Öl, Benzin oder Diesel. Beim Brand entwickle sich deshalb starke Hitzewirkung. Die unmittelbare Umgebung werde dadurch gefährdet. Es handle sich also um eine typische Gefahr, die von einem solchen Fahrzeug, das brennt, ausgehe.

Der Bundesgerichtshof hat diese Argumentation nicht gelten lassen, sondern aufgehoben und zurückverwiesen. Nach den bisherigen Feststellungen des Berufungsgerichts habe sich der Schadenfall allein durch das vorsätzliche Inbrandsetzen des ordnungsgemäß geparkten (Pkw), nicht aber durch dessen Betriebsgefahr verwirklicht.

» Fortsetzung auf Seite 14

Das Haftungsmerkmal „bei dem Betrieb“ sei, dem Schutzzweck der Norm entsprechend, weit auszulegen. Es genüge, dass sich eine vom Fahrzeug ausgehende Gefahr ausgewirkt habe und das Schadensgeschehen in dieser Weise durch das Fahrzeug mitgeprägt worden sei (BGH, Urteil vom 02.07.1991 - VI ZR 6/91, NJW 1991, 2568 sowie BGH, Urteil vom 18.01.2005 - VI ZR 115/04, NVwZ-RR 2005, 381).

Ob eine der Haftungsnorm entsprechende Betrachtung einen Zurechnungszusammenhang ergebe, müsse im Einzelfall beurteilt werden, denn an einem erforderlichen Zurechnungszusammenhang fehle es dann, wenn die Schädigung nicht mehr eine spezifische Auswirkung derjenigen Gefahren ist, für die die Haftungs Vorschrift Dritte schadlos halten will. Erforderlich sei, dass Fahrweise oder der Betrieb des Fahrzeugs zum Entstehen des Schadens beigetragen habe (BGH, Urteil vom 26.04.2005 - VI ZR 168/04, NJW 2005, 2081). Das angefochtene Urteil könne daher keinen Bestand haben, weil das Berufungsgericht dem Vorbringen der Beklagten nicht nachgegangen sei, ob der Motor durch den Brand in Gang gesetzt wurde. Allein der Umstand, dass Kraftfahrzeuge wegen der mitgeführten Betriebsstoffe leicht brennen, reiche nicht, um Haftung nach § 7 Abs. 1 StVG zu begründen. Hinzu kommen muss, dass der Brand als solcher in irgendeinem ursächlichen Zusammenhang mit einem bestimmten Betriebsvorgang steht (vgl. stellvertretend: OVG Koblenz, Urteil vom 11.09.2000 - 12 A 10497/00, NVwZ-RR 2001, 382).

Diese Rechtsprechung ist nunmehr durch das neue Urteil des BGH vom 21.01.2014 überholt.

Bereits der Leitsatz des dieser Fallbesprechung zu Grunde liegenden Urteils lässt keine Zweifel daran aufkommen. So heißt es:

„Steht der Brand eines geparkten Kraftfahrzeugs in einem ursächlichen Zusammenhang mit dessen Betriebseinrichtungen, ist der dadurch verursachte Schaden an Rechtsgütern Dritter im Sinne des § 7 Abs. 1 StVG regelmäßig der Betriebsgefahr zuzurechnen.“

In Abkehr zu der bisherigen Rechtsprechung wird nun darauf abgestellt, dass unter normativer Betrachtung des weiten Schutzzwecks der Norm § 7 Abs. 1 StVG



erst dann nicht mehr eingreife, wenn die Fortbewegungs- und Transportfunktion des Kraftfahrzeugs keine Rolle mehr spiele. Hieraus ergebe sich jedoch nicht, dass der ursächliche Zusammenhang von Schadensereignis und Betrieb des Kraftfahrzeugs durch den Zeitraum zwischen Beginn und Ende einer Fahrt begrenzt werde. Spezifische von einem Kraftfahrzeug ausgehende Gefahren könnten daher ebenso ausgehen für die Fortbewegungs- und Transportfunktion des Fahrzeugs erforderlichen Betriebseinrichtungen erwachsen, was auch nach dem Abstellen des Kraftfahrzeugs gelte. Dass Dritte durch den Defekt einer Betriebseinrichtung eines Kraftfahrzeugs an ihren Rechtsgütern einen Schaden erleiden, gehört zu den Auswirkungen derjenigen Gefahren, für die die Haftungs Vorschrift des § 7 StVG den Verkehr schadlos halten will.

Zwar ist diese Rechtsprechung aus dem Haftungsrecht des Verkehrsrecht, bei dem es im Hinblick auf die Luftfahrt einen gra-

vierenden Unterschied gibt, nämlich dass der geschädigte Dritte im Gegensatz zum Verkehrsrecht keinen Direktanspruch gegenüber dem Haftpflichtversicherer des Schädigers hat, wie es im Verkehrsrecht der Fall ist, §§ 7 Abs.1 StVG und 115 Abs.1 VVG i.V.m. § 3 Abs. 1 Nr. 1 PflVG.

Allerdings dürfte diese Rechtsprechung nach meinem Dafürhalten auch im Verhältnis zwischen dem Versicherungsnehmer und seiner Luftfahrt - Haftpflichtversicherung heranzuziehen sein, was letztlich zum Regress - wenn auch übers Eck, da ohne Direktanspruch - führt, dennoch eine nicht unwesentliche Erweiterung des Versicherungsschutzes bedeutet.

© RA Jochen Hägele, Stuttgart

Abb. Archiv: Rolf-Rainer Barenberg