

Bundesgerichtshof

IM NAMEN DES VOLKES

URTEIL

§ 7 StVG

- 1. Die Haftung nach § 7 Abs. 1 StVG ist der Preis dafür, dass durch die Verwendung eines Kraftfahrzeugs erlaubterweise eine Gefahrenquelle eröffnet wird; die Vorschrift will daher alle durch den Kraftfahrzeugverkehr beeinflussten Schadensabläufe erfassen.**
- 2. Ein Schaden ist demgemäß bereits dann "bei dem Betrieb" eines Kraftfahrzeugs entstanden, wenn sich in ihm die von dem Kraftfahrzeug ausgehenden Gefahren ausgewirkt haben. 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 die Schadensursache in einem nahen örtlichen und zeitlichen Zusammenhang mit einem bestimmten Betriebsvorgang oder einer bestimmten Betriebseinrichtung des Kraftfahrzeugs steht.**
- 3. Für die Einordnung einer Fahrzeugkomponente als Betriebseinrichtung im Sinne der oben dargestellten Grundsätze ist nicht entscheidend, ob die Transport- und Fortbewegungsfunktion des Fahrzeugs auch ohne sie erfüllt werden kann. Eine solch enge Betrachtungsweise ließe außer Acht, dass insbesondere angesichts der zunehmenden werkseitigen Ausstattung der Kraftfahrzeuge mit Assistenzsystemen, Unterhaltungselektronik und sonstigen den Fahrkomfort steigernden technischen Einrichtungen Gefahren für Dritte von einem Kraftfahrzeug auch aufgrund solcher - defekter - Fahrzeugteile ausgehen können, die zwar nicht für dessen Fortbewegungs- und Transportfunktion zwingend erforderlich, aber dem Betrieb des Fahrzeugs insoweit zu dienen bestimmt sind, als sie dessen Benutzung sicherer, leichter oder komfortabler gestalten sollen.**

BGH, Urteil vom 20.10.2020, Az.: VI ZR 158/19

Tenor:

Die Revision der Beklagten gegen das Urteil des 9. Zivilsenats des Oberlandesgerichts Hamm vom 22. März 2019 wird zurückgewiesen.

Die Beklagte trägt die Kosten des Revisionsrechtszuges.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

1

Der klagende Sach- und Betriebsunterbrechungsversicherer macht im Wege des Direktanspruchs gegen den beklagten Kfz-Haftpflichtversicherer Schadensersatzansprüche aus Halterhaftung (§ 7 Abs. 1 StVG) nach einem Brandereignis geltend.

2

Die Klägerin ist der Sach- und Betriebsunterbrechungsversicherer der Firma L. H., die eine Kraftfahrzeugreparaturwerkstatt betreibt. Am 12. Dezember 2014 wurde ein bei der Beklagten haftpflichtversicherter Lkw zum Austausch der Hinterreifen und zur TÜV-Untersuchung zur Firma L. H. gebracht. Die Hinterreifen wurden noch am 12. Dezember 2014 ausgetauscht. Die TÜV-Untersuchung war für den nächsten Tag geplant. Der Lkw wurde hierzu im Werkstattgebäude der Firma L. H. über Nacht abgestellt. In der Nacht vom 12. auf den 13. Dezember 2014 entstand ein Brand an dem Lkw, der zu Sach- und Betriebsunterbrechungsschäden bei der Firma L. H. führte.

3

Die Klägerin begehrt - soweit für das Revisionsverfahren von Interesse - die Feststellung der Einstandspflicht der Beklagten gegenüber der Klägerin für sämtliche Schäden ihrer Versicherungsnehmerin aufgrund des streitgegenständlichen Brandereignisses, soweit ein Anspruchsübergang auf die Klägerin erfolgt ist (§ 86 Abs. 1 VVG).

4

Das Landgericht hat diesem Klageantrag stattgegeben. Die Berufung der Beklagten blieb vor dem Oberlandesgericht ohne Erfolg. Mit ihrer vom Senat zugelassenen Revision erstrebt die Beklagte die Abweisung der Klage.

Entscheidungsgründe:

I.

5

Das Berufungsgericht hat zur Begründung seiner Entscheidung ausgeführt, das Landgericht habe zu Recht dem Grunde nach eine Ersatzpflicht der Beklagten als Kfz-Haftpflichtversicherer des hier in Rede stehenden Lkw nach § 7 Abs. 1 StVG, § 115 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 VVG bejaht. Nach dem Ergebnis der landgerichtlichen Beweisaufnahme sei davon auszugehen, dass der streitgegenständliche Brand entweder durch Defekte an Kabeln im Motorraum im Bereich des Generators oder durch einen

Defekt an einem im Führerhaus fest eingebauten Kühlschrank verursacht worden sei. Danach sei der streitgegenständliche Schaden im Sinne des § 7 Abs. 1 StVG beim Betrieb des bei der Beklagten versicherten Lkw entstanden. Denn hierzu reiche es aus, dass der Brand oder dessen Übergreifen in einem ursächlichen Zusammenhang mit einer Betriebseinrichtung des Kraftfahrzeuges stehe. Insoweit komme es 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 sei. Der Anwendung des § 7 Abs. 1 StVG stehe auch nicht der Umstand entgegen, dass das versicherte Fahrzeug zum Zeitpunkt der Brandentstehung in der verschlossenen Werkstatthalle der Firma L. H. gestanden habe. Dies ändere nichts daran, dass sich hier die vom Fahrzeug ausgehenden Gefahren realisiert hätten. Zu der Entzündung sei es ohne Zusammenhang mit konkreten Reparaturarbeiten gekommen. Die Frage einer Abgrenzung zu einer bloßen Arbeitsfunktion des Fahrzeugs stelle sich hier nicht. Sei demnach von einer Haftung nach § 7 Abs. 1 StVG auszugehen, bestünden auch keine Zweifel an der versicherungsrechtlichen Eintrittspflicht und einem Direktanspruch gegen die Beklagte nach § 115 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 VVG.

II.

6

Die Erwägungen des Berufungsgerichts halten rechtlicher Nachprüfung stand. Die Klägerin hat dem Grunde nach einen Anspruch auf Ersatz des ihrer Versicherungsnehmerin entstandenen Sach- und Betriebsunterbrechungsschadens gegen die Beklagte aus § 115 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 VVG, § 7 Abs. 1 StVG i.V.m. § 86 Abs. 1 VVG.

7

1. Voraussetzung des § 7 Abs. 1 StVG ist, dass eines der dort genannten Rechtsgüter "bei dem Betrieb eines Kraftfahrzeugs" verletzt bzw. beschädigt worden ist. Nach der ständigen Rechtsprechung des Senats 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 Kraftfahrzeugs 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 Kraftfahrzeugs 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 die Schadensursache in einem nahen örtlichen und zeitlichen Zusammenhang mit einem bestimmten Betriebsvorgang oder einer bestimmten Betriebseinrichtung des Kraftfahrzeugs steht (vgl. nur Senatsurteile vom 11. Februar 2020 - VI ZR 286/19, VersR 2020, 782 Rn. 10; vom 26. März 2019 - VI ZR 236/18, VersR 2019, 897 Rn. 8 mwN.

8

2. Nach diesen Grundsätzen ist der geltend gemachte Brandschaden der von dem Fahrzeug der Versicherungsnehmerin der Beklagten ausgehenden Betriebsgefahr im Sinne des § 7 Abs. 1 StVG zuzurechnen.

9

a) Das Schadensgeschehen ist auf eine defekte Betriebseinrichtung des Fahrzeugs zurückzuführen.

10

aa) Entgegen der Ansicht der Revision ist für die Einordnung einer Fahrzeugkomponente als Betriebseinrichtung im Sinne der oben dargestellten Grundsätze nicht entscheidend, ob die Transport- und Fortbewegungsfunktion des Fahrzeugs auch ohne sie erfüllt werden kann. Eine solch enge Betrachtungsweise ließe - worauf das Berufungsgericht zu Recht hinweist - außer Acht, dass insbesondere angesichts der zunehmenden werkseitigen Ausstattung der Kraftfahrzeuge mit Assistenzsystemen, Unterhaltungselektronik und sonstigen den Fahrkomfort steigernden technischen Einrichtungen Gefahren für Dritte von einem Kraftfahrzeug auch aufgrund solcher - defekter - Fahrzeugteile ausgehen können, die zwar nicht für dessen Fortbewegungs- und Transportfunktion zwingend erforderlich, aber dem Betrieb des Fahrzeugs insoweit zu dienen bestimmt sind, als sie dessen Benutzung sicherer, leichter oder komfortabler gestalten sollen (vgl. Laws/Lohmeyer/Vinke in Freymann/Wellner, jurisPK-Straßenverkehrsrecht, Stand 25. März 2020, § 7 StVG Rn. 78). Solche Bauteile als die Halterhaftung nach § 7 Abs. 1 StVG begründende Gefahrenquellen grundsätzlich auszuschließen, wäre unter Berücksichtigung der Entwicklung der Fahrzeugtechnik mit dem Zweck des § 7 Abs. 1 StVG nicht vereinbar, einen weitgehenden Schutz gegen die Gefahren des Kraftfahrzeugverkehrs zu gewährleisten (vgl. Senatsurteil vom 9. Januar 1959 - VI ZR 202/57, BGHZ 29, 163, 171, juris Rn. 12).

11

Dem kann nicht - wie die Revision meint - entgegengehalten werden, die Qualifizierung nicht für die Transport- und Fortbewegungsfunktion zwingend erforderlicher Bauteile als Betriebseinrichtungen führe zu Wertungswidersprüchen, weil sie zu einer Gefährdungshaftung für im Fahrzeug installierte Elektrogeräte führen könne, die kein höheres Gefährdungspotential als vergleichbare Geräte außerhalb von Fahrzeugen besäßen, für die keine Gefährdungshaftung gelte. Insoweit lässt sich das von fest in Kraftfahrzeugen eingebauten Geräten ausgehende Gefahrenpotential angesichts ihres wechselnden Standorts und der Einwirkungen, denen sie z.B. durch den Fahrbetrieb, durch Hitze, Kälte oder Feuchtigkeit ausgesetzt sind, mit der Gefährlichkeit entsprechender stationärer Geräte nicht ohne weiteres vergleichen. Zudem wird der Unterschied im Haftungsregime durch die auf einer typisierenden Einschätzung des Gefahrenpotentials des Betriebs von Kraftfahrzeugen beruhenden Entscheidung des Gesetzgebers für eine hieran anknüpfende Gefährdungshaftung gerechtfertigt. Dass im Einzelfall die vom Kraftfahrzeug ausgehende Gefahr nicht höher ist als die von nicht der Gefährdungshaftung unterfallenden Gegenständen, schließt eine Haftung nach § 7 Abs. 1 StVG nicht aus.

12

bb) Nach den Feststellungen des Berufungsgerichts wurde das Brandgeschehen entweder durch Defekte an Kabeln im Motorraum im Bereich des Generators oder durch einen Defekt an einem im Führerhaus des Lkw fest eingebauten Kühlschranks verursacht. Legt man die oben dargelegten Maßstäbe zugrunde, dienen im Streitfall beide als Schadensquellen in Betracht kommenden Bauteile des bei der Beklagten versicherten Lkw als Betriebseinrichtungen dessen Betrieb im Sinne des § 7 Abs. 1 StVG.

13

b) Der geltend gemachte Schaden unterfällt entgegen der Ansicht der Revision auch im Übrigen nach Art und Entstehungsweise dem Schutzzweck des § 7 Abs. 1 StVG.

14

aa) Dass Dritte durch den Defekt einer Betriebseinrichtung eines Kraftfahrzeuges an ihren Rechtsgütern einen Schaden erleiden, gehört nach der Rechtsprechung des Senats zu den spezifischen Auswirkungen derjenigen Gefahren, für die die Haftungsvorschrift des § 7 StVG den Verkehr schadlos halten will. Dabei macht es rechtlich keinen Unterschied, ob der Brand 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 (vgl. Senatsurteil vom 27. November 2007 - VI ZR 210/06, VersR 2008, 656 Rn. 11 f.) - 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. Senatsurteil vom 21. Januar 2014 - VI ZR 253/13, BGHZ 199, 377 Rn. 6). An diesen Grundsätzen hält der Senat auch angesichts der hiergegen vorgebrachten Kritik (vgl. LG Heidelberg, r+s 2016, 481, 482 f.; LG Köln, r+s 2017, 655; Burmann/Jahnke, DAR 2016, 313, 319; Burmann in Burmann/Heß/Hühnermann/Jahnke, Straßenverkehrsrecht, 26. Aufl., § 7 StVG Rn. 9; Herbers, NZV 2014, 208; Lemcke, r+s 2014, 195; ders., r+s 2016, 152; Schwab, DAR 2014, 197; Pieroth/Schmitz-Justen, NZV 2020, 293 ff.) fest.

15

bb) Demnach liegen im Streitfall keine Umstände vor, die den Schutzzweckzusammenhang zwischen der nach den Feststellungen des Berufungsgerichts schadensursächlichen Betriebseinrichtung und dem Brandschaden entfallen lassen würden. Das Fahrzeug befand sich zwar nach den unter Ausschöpfung des Beklagtenvortrags getroffenen Feststellungen des Berufungsgerichts zum Schadenszeitpunkt in der verschlossenen Werkstatthalle der Firma L.H. und damit außerhalb öffentlicher oder privater Verkehrsflächen. Dass der Schaden auf einem Privatgelände eingetreten ist, steht einer Haftung nach § 7 Abs. 1 StVG jedoch nicht grundsätzlich entgegen (vgl. nur Senatsurteil vom 24. März 2015 - VI ZR 265/14, VersR 2015, 638 Rn. 10 mwN).

3. Ist somit eine Haftung der Versicherungsnehmerin der Beklagten nach § 7 Abs. 1 StVG dem Grunde nach zu bejahen, liegen auch die Voraussetzungen für eine Inanspruchnahme der Beklagten im Wege des Direktanspruches nach § 115 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 VVG, § 1 PflVG durch die Klägerin vor, soweit ein Anspruchsübergang nach § 86 Abs. 1 VVG erfolgt ist. Anders als die Revision meint, steht dem nicht entgegen, dass sich der bei der Beklagten haftpflichtversicherte Lkw zum Zeitpunkt der Schadensverursachung nicht im öffentlichen Verkehr befand.

Nach § 115 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 VVG kann ein Anspruch auf Schadensersatz gegen den Versicherer des Ersatzpflichtigen geltend gemacht werden, wenn es sich um eine Haftpflichtversicherung zur Erfüllung einer nach dem Pflichtversicherungsgesetz bestehenden Versicherungspflicht handelt. Der Anspruch besteht im Rahmen der Leistungspflicht des Versicherers aus dem Versicherungsverhältnis (§ 115 Abs. 1 Satz 2 VVG). Ein Direktanspruch ist demnach bereits dann eröffnet, wenn - wie im Streitfall - eine Kraftfahrzeughaftpflichtversicherung nach dem Pflichtversicherungsgesetz besteht (vgl. Beckmann in Bruck/Möller, VVG, 9. Aufl., § 115 Rn. 27, Klimke in Prölss/Martin, VVG, 30. Aufl., § 115 Rn. 11), soweit der Versicherer aus diesem Versicherungsverhältnis deckungspflichtig ist. Dies ist nach § 2 Abs. 1 KfzPflVV auch dann der Fall, wenn der Schaden bei einer Verwendung des Fahrzeugs auf nicht-öffentlichen Wegen oder Plätzen eintritt (vgl. Jahnke in Stiefel/Maier, Kraftfahrtversicherung, 19. Aufl., § 115 VVG Rn. 91). Entgegen einer in der Literatur vertretenen Ansicht ist der Direktanspruch dagegen nicht davon abhängig, dass die Umstände des Schadenseintritts für sich genommen eine Versicherungspflicht nach dem Pflichtversicherungsgesetz begründen, was nach § 1 PflVG die Verwendung des Fahrzeugs auf öffentlichen Wegen oder Plätzen voraussetzt, so dass Schadensfälle auf privaten Flächen vom Direktanspruch ausgenommen wären (so etwa Jahnke in Stiefel/Maier, Kraftfahrtversicherung, 19. Aufl., § 115 VVG Rn. 90 f.; Burmann/Jahnke, DAR 2016, 313, 318; Schwab, DAR 2014, 197; wohl auch Schwartze in Looschelders/Pohlmann, VVG, 3. Aufl., § 115 Rn. 9). Eine solche Einschränkung ergibt sich weder aus dem Wortlaut noch dem Sinn und Zweck der Vorschrift. Bei Einführung des § 115 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 VVG war keine Begrenzung des Direktanspruches für den Bereich der Kfz-Haftpflichtversicherung gegenüber der Vorgängerregelung in § 3 Nr. 1 PflVG a.F. bezweckt (vgl. BT-Drucks. 16/3945 S. 50 und 16/5862 S. 99), die den Direktanspruch allein an den versicherungsvertraglichen Deckungsrahmen aus der Kraftfahrzeughaftpflichtversicherung knüpfte (vgl. Senatsurteile vom 8. Dezember 2015 - VI ZR 139/15, BGHZ 208, 140 Rn. 20; vom 17. Februar 1987 - VI ZR 75/86, VersR 1987, 1034, 1036, juris Rn. 25 f.; Burmann/Jahnke, DAR 2016, 313, 318). Auch nach den europarechtlichen Vorgaben in Art. 18 i.V.m. Art. 3 der Richtlinie 2009/103/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. September 2009 über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung und die Kontrolle der entsprechenden Versicherungspflicht (ABl. L 263 S. 11) ist der von den Mitgliedstaaten sicherzustellende Direktanspruch nicht auf Schadensfälle im öffentlichen Verkehr beschränkt (vgl. EuGH, Urteil vom 20. Juni 2019 - Rs. C-100/18, VersR 2019, 1008, 1011 Rn. 35 ff.; Buse in MüKo-StVR 2019, Bd. 3 Kap. 1 Rn. 33 mwN).