

TE OGH 2017/2/23 2Ob188/16k

JUSLINE Entscheidung

🕒 Veröffentlicht am 23.02.2017

Kopf

Der Oberste Gerichtshof hat als Revisionsgericht durch den Senatspräsidenten Hon.-Prof. Dr. Danzl als Vorsitzenden und die Hofräte Dr. Veith und Dr. Musger, die Hofrätin Dr. E. Solé und den Hofrat Dr. Nowotny als weitere Richter in der Rechtssache der klagenden Partei Z*****-AG, *****, vertreten durch Dr. Herbert Salficky, Rechtsanwalt in Wien, gegen die beklagte Partei S***** AG, *****, vertreten durch Dr. Harald Schwendinger und Dr. Brigitte Piber, Rechtsanwälte in Salzburg, wegen 168.757,76 EUR sA, über die außerordentliche Revision der klagenden Partei gegen das Urteil des Oberlandesgerichts Linz als Berufungsgericht vom 12. Juli 2016, GZ 4 R 37/16p-42, womit infolge Berufung der klagenden Partei das Urteil des Landesgerichts Salzburg vom 29. Dezember 2015, GZ 10 Cg 82/13m-38, bestätigt wurde, in nichtöffentlicher Sitzung zu Recht erkannt:

Spruch

Der außerordentlichen Revision wird nicht Folge gegeben.

Die klagenden Partei ist schuldig, der beklagten Partei die mit 2.555,28 EUR bestimmten Kosten der Revisionsbeantwortung (darin 425,88 EUR Umsatzsteuer) binnen 14 Tagen zu ersetzen.

Text

Entscheidungsgründe:

Die Parteien streiten über die Frage, ob die auf einen Kurzschluss zurückzuführende Selbstentzündung eines abgestellten Kraftfahrzeugs als Unfall bei dessen Betrieb zu werten ist und daher nach § 1 EKHG die Haftung des Halters für dadurch verursachte Schäden begründet. Dem liegt folgender Sachverhalt zugrunde: Die Parteien streiten über die Frage, ob die auf einen Kurzschluss zurückzuführende Selbstentzündung eines abgestellten Kraftfahrzeugs als Unfall bei dessen Betrieb zu werten ist und daher nach Paragraph eins, EKHG die Haftung des Halters für dadurch verursachte Schäden begründet. Dem liegt folgender Sachverhalt zugrunde:

Ein Dienstnehmer des Halters brachte einen bei der Beklagten haftpflichtversicherten LKW in eine vom Halter betriebene Werkstatt, weil eine Warnanzeige aufgeleuchtet hatte und die Motorleistung abgefallen war. Ein beim Halter beschäftigter Mechaniker ersetzte am nächsten Tag aufgrund der Anzeige eines Diagnosegeräts das Steuerventil der Dieselhochdruckpumpe. Weiters tauschte er Öl-, Diesel- und Luftfilter, erneuerte Dichtungen und führte einen Ölwechsel durch. Bei der anschließenden Überprüfung zeigte das Diagnosegerät keine Fehlermeldung, bei einer Probefahrt leuchteten keine Warnleuchten auf.

Nach der Reparatur stellte der Dienstnehmer des Halters den LKW neben dem Wirtschaftsgebäude eines landwirtschaftlichen Anwesens ab. Er schaltete die Zündung aus und ließ das Fahrzeug unversperrt stehen. Zwei Tage später kam es im Motorraum zu einem Kurzschluss, der einen Fahrzeugbrand auslöste. Die Ursache für den Kurzschluss konnten die Vorinstanzen nicht feststellen. Sie konnten insbesondere nicht feststellen, dass der Kurzschluss durch die zuvor erfolgte Reparatur verursacht worden wäre oder dass die Elektronik oder andere

Betriebseinrichtungen des LKW beschädigt oder in sonstiger Weise mangelhaft gewesen wären.

Der Brand griff auf das Wirtschaftsgebäude über; dieses brannte ab, weitere Gebäude wurden beschädigt. Das Anwesen war bei der Klägerin feuerversichert. Aufgrund des Versicherungsvertrags leistete sie den Eigentümern 220.000 EUR.

Die Klägerin begehrt 168.757,76 EUR samt Zinsen. Sie habe den Eigentümern aufgrund des Versicherungsvertrags den Neuwert der Gebäude ersetzt und mache nun deren Anspruch auf Ersatz des „Zeitwertschadens“ geltend. Der Brand sei entweder durch unsachgemäße Arbeiten oder durch einen technischen Defekt verursacht worden. Dies habe Ersatzansprüche der Eigentümer gegen den Halter begründet, und zwar entweder aufgrund eines Verschuldens des Mechanikers oder nach § 1 EKHG. Die Ansprüche seien nach § 67 VersVG auf die Klägerin übergegangen. Die Klägerin begehrt 168.757,76 EUR samt Zinsen. Sie habe den Eigentümern aufgrund des Versicherungsvertrags den Neuwert der Gebäude ersetzt und mache nun deren Anspruch auf Ersatz des „Zeitwertschadens“ geltend. Der Brand sei entweder durch unsachgemäße Arbeiten oder durch einen technischen Defekt verursacht worden. Dies habe Ersatzansprüche der Eigentümer gegen den Halter begründet, und zwar entweder aufgrund eines Verschuldens des Mechanikers oder nach Paragraph eins, EKHG. Die Ansprüche seien nach Paragraph 67, VersVG auf die Klägerin übergegangen.

Die Beklagte bestreitet ein für den Brand kausales Fehlverhalten des Mechanikers und die Anwendbarkeit von § 1 EKHG. Das Fahrzeug sei bei Entstehen des Brandes nicht in Betrieb gewesen. Die Beklagte bestreitet ein für den Brand kausales Fehlverhalten des Mechanikers und die Anwendbarkeit von Paragraph eins, EKHG. Das Fahrzeug sei bei Entstehen des Brandes nicht in Betrieb gewesen.

Das Erstgericht wies die Klage ab. Nach den Feststellungen habe kein Schadenersatzanspruch gegen den Halter bestanden, der auf die Klägerin übergegangen wäre. Ein Verschulden sei nicht feststellbar gewesen. Die Haftung nach § 1 EKHG setze einen Unfall beim Betrieb voraus. Dieser habe hier nicht vorgelegen, weil das Fahrzeug bereits zwei Tage vor dem Brand ordnungsgemäß abgestellt worden sei. Für Unfälle mit einem abgestellten Fahrzeug hafte man nur, wenn sich dessen Gefährlichkeit aus der Beteiligung am Verkehrsgeschehen ergebe; also etwa bei einem Anhalten auf der Autobahn oder bei verkehrswidrigem Abstellen. Gleiches gelte dann, wenn sich die Gefährlichkeit aus der Nachwirkung des Betriebs ergebe, etwa bei einem Kurzschluss aufgrund eines Unfalls. Beides treffe hier aber nicht zu. Das Erstgericht wies die Klage ab. Nach den Feststellungen habe kein Schadenersatzanspruch gegen den Halter bestanden, der auf die Klägerin übergegangen wäre. Ein Verschulden sei nicht feststellbar gewesen. Die Haftung nach Paragraph eins, EKHG setze einen Unfall beim Betrieb voraus. Dieser habe hier nicht vorgelegen, weil das Fahrzeug bereits zwei Tage vor dem Brand ordnungsgemäß abgestellt worden sei. Für Unfälle mit einem abgestellten Fahrzeug hafte man nur, wenn sich dessen Gefährlichkeit aus der Beteiligung am Verkehrsgeschehen ergebe; also etwa bei einem Anhalten auf der Autobahn oder bei verkehrswidrigem Abstellen. Gleiches gelte dann, wenn sich die Gefährlichkeit aus der Nachwirkung des Betriebs ergebe, etwa bei einem Kurzschluss aufgrund eines Unfalls. Beides treffe hier aber nicht zu.

Das Berufungsgericht bestätigte diese Entscheidung und ließ die Revision nicht zu.

Gefährdungshaftung nach § 1 EKHG setze einen adäquat ursächlichen Zusammenhang mit dem Betrieb voraus. Dieser sei hier – anders als in 4 Ob 146/10i – nicht anzunehmen. Zwar habe der deutsche Bundesgerichtshof zu VI ZR 253/13 in einem ähnlichen Fall die Haftung bejaht. Aus dieser Entscheidung gehe aber nicht hervor, wodurch es zur Selbstentzündung des Fahrzeugs gekommen war. Wäre sie auf einen Unfall oder eine unsachgemäße Reparatur zurückzuführen, wäre die Haftung auch nach österreichischem Recht zu bejahen. Beides sei hier aber nicht erwiesen. Ob sich ein Fahrzeug in Betrieb befinde, hänge von den Umständen des Einzelfalls ab, weswegen die Revision nicht zuzulassen sei. Gefährdungshaftung nach Paragraph eins, EKHG setze einen adäquat ursächlichen Zusammenhang mit dem Betrieb voraus. Dieser sei hier – anders als in 4 Ob 146/10i – nicht anzunehmen. Zwar habe der deutsche Bundesgerichtshof zu VI ZR 253/13 in einem ähnlichen Fall die Haftung bejaht. Aus dieser Entscheidung gehe aber nicht hervor, wodurch es zur Selbstentzündung des Fahrzeugs gekommen war. Wäre sie auf einen Unfall oder eine unsachgemäße Reparatur zurückzuführen, wäre die Haftung auch nach österreichischem Recht zu bejahen. Beides sei hier aber nicht erwiesen. Ob sich ein Fahrzeug in Betrieb befinde, hänge von den Umständen des Einzelfalls ab, weswegen die Revision nicht zuzulassen sei.

In ihrer außerordentlichen Revision macht die Klägerin geltend, dass der Halter immer dann nach § 1 EKHG hafte, wenn der Schaden durch einen technischen Mangel des Fahrzeugs verursacht worden sei; dabei sei unerheblich, ob

sich das Fahrzeug bewegt oder im Stillstand befunden habe. Dies ergebe sich aus Stimmen im Schrifttum, einer Entscheidung des deutschen Bundesgerichtshofs und aus der richtig verstandenen Rechtsprechung des Obersten Gerichtshofs. In ihrer außerordentlichen Revision macht die Klägerin geltend, dass der Halter immer dann nach Paragraph eins, EKHG hafte, wenn der Schaden durch einen technischen Mangel des Fahrzeugs verursacht worden sei; dabei sei unerheblich, ob sich das Fahrzeug bewegt oder im Stillstand befunden habe. Dies ergebe sich aus Stimmen im Schrifttum, einer Entscheidung des deutschen Bundesgerichtshofs und aus der richtig verstandenen Rechtsprechung des Obersten Gerichtshofs.

Die beklagte Partei beantragt in ihrer freigestellten Revisionsbeantwortung, das gegnerische Rechtsmittel zurückzuweisen; hilfsweise, ihm nicht Folge zu geben.

Rechtliche Beurteilung

Die außerordentliche Revision ist zulässig, weil die Rechtslage einer Klarstellung bedarf; sie ist abemicht berechtigt.

1. Die Haftung des Halters nach § 1 EKHG setzt einen Unfall „beim Betrieb“ eines Kraftfahrzeugs voraus. 1. Die Haftung des Halters nach Paragraph eins, EKHG setzt einen Unfall „beim Betrieb“ eines Kraftfahrzeugs voraus.

1.1. Nach den Leitsätzen der Rechtsprechung muss für dieses Tatbestandsmerkmal entweder ein innerer Zusammenhang mit einer dem Kraftfahrzeugbetrieb eigentümlichen Gefahr oder, wenn das nicht der Fall ist, ein adäquat ursächlicher Zusammenhang mit einem bestimmten Betriebsvorgang oder einer bestimmten Betriebseinrichtung des Kraftfahrzeugs bestehen (RIS-Justiz RS0022592; zuletzt etwa 2 Ob 186/12k). Darauf aufbauend werden Fallgruppen gebildet, in denen ein Unfall „beim Betrieb“ vorliegen kann, etwa beim Ein- und Aussteigen (RIS-Justiz RS0058145) oder beim Be- und Entladen (RIS-Justiz RS0124207), letzteres in Abgrenzung zur Verwendung des Kraftfahrzeugs als ortsgebundene Arbeitsmaschine (RIS-Justiz RS0058248 [T1, T4]). Die Haftung wird allerdings auch in diesen Fällen nur bejaht, wenn der Unfall auf einer spezifischen Gefährlichkeit des Kraftfahrzeugs beruht (2 Ob 316/97b; RIS-Justiz RS0124207, zuletzt etwa 2 Ob 181/15d); es muss also ein Gefahrenzusammenhang bestehen (2 Ob 107/10i, 2 Ob 186/12k, 2 Ob 181/15d). Soweit die eingangs angeführten Leitsätze eine Haftung schon bei einem bloß adäquat-kausalen Zusammenhang zwischen einem Betriebsvorgang oder einer Betriebseinrichtung und dem eingetretenen Schaden zu bejahen scheinen, geben sie diese Rechtsprechung nicht richtig wieder.

1.2. Auch das Schrifttum betont das Erfordernis des Gefahrenzusammenhangs: Die vom Verschulden unabhängige Gefährdungshaftung ist nur gerechtfertigt, wenn und soweit sich eine Gefahr verwirklichte, deretwegen diese Haftung angeordnet wurde (Apathy, Fragen der Haftung nach dem EKHG, JBl 1993, 69; Koziol/Apathy/Koch, Österreichisches Haftpflichtrecht³ III [2014] A.2. Rz 5; Schauer in Schwimann/Kodek⁴ VII § 1 EKHG Rz 10 [Gefährdungszusammenhang]; Neumayr in Schwimann, ABGB-TaKom³ [2015] § 1 EKHG Rz 8; Danzl, EKHG⁹ [2013] § 1 Anm 5; Spitzer, Betrieb und Betriebsgefahr im EKHG, in FS Fenyves [2013] 331 [334]; Spitzer/Perner, Betrieb, Betriebsbegriff und Verwendung des Kfz, ÖJZ 2017, 186 ff). Damit wird in der Sache der Zweck der Haftungsnorm angesprochen: Wie in der Verschuldenshaftung ist zu fragen, welche Schäden nach diesem Zweck in den Schutzbereich der Norm fallen und welche nicht. Dabei handelt es sich um ein eigenständiges Zurechnungskriterium, das neben jenes der adäquaten Verursachung tritt. 1.2. Auch das Schrifttum betont das Erfordernis des Gefahrenzusammenhangs: Die vom Verschulden unabhängige Gefährdungshaftung ist nur gerechtfertigt, wenn und soweit sich eine Gefahr verwirklichte, deretwegen diese Haftung angeordnet wurde (Apathy, Fragen der Haftung nach dem EKHG, JBl 1993, 69; Koziol/Apathy/Koch, Österreichisches Haftpflichtrecht³ römisch drei [2014] A.2. Rz 5; Schauer in Schwimann/Kodek⁴ römisch sieben Paragraph eins, EKHG Rz 10 [Gefährdungszusammenhang]; Neumayr in Schwimann, ABGB-TaKom³ [2015] Paragraph eins, EKHG Rz 8; Danzl, EKHG⁹ [2013] Paragraph eins, Anmerkung 5, ; Spitzer, Betrieb und Betriebsgefahr im EKHG, in FS Fenyves [2013] 331 [334]; Spitzer/Perner, Betrieb, Betriebsbegriff und Verwendung des Kfz, ÖJZ 2017, 186 ff). Damit wird in der Sache der Zweck der Haftungsnorm angesprochen: Wie in der Verschuldenshaftung ist zu fragen, welche Schäden nach diesem Zweck in den Schutzbereich der Norm fallen und welche nicht. Dabei handelt es sich um ein eigenständiges Zurechnungskriterium, das neben jenes der adäquaten Verursachung tritt.

1.3. Übereinstimmung besteht weiters darin, dass es nicht nur auf jene Gefahr ankommt, die sich aus der Inbetriebnahme des Motors und der damit verbundenen Bewegung des Fahrzeugs ergibt, sondern dass im Sinn eines „verkehrstechnischen Ansatzes“ auch jene Gefahr relevant ist, die unabhängig von einer motorbetriebenen Bewegung auf der Teilnahme des Fahrzeugs am Verkehr beruht (2 Ob 234/50, SZ 23/104; 8 Ob 184/72, SZ 45/99; RIS-Justiz

RS0058385; zuletzt [ausdrücklich] 2 Ob 114/09t, ZVR 2011/6; aus dem Schrifttum etwa Koziol/Apathy/Koch, Österreichisches Haftpflichtrecht³ III A.2. Rz 11; Schauer in Schwimann/Kodek⁴ Band 7 § 1 EKHG Rz 10; vgl auch Spitzer, FS Fenyves 343). Dies hat vor allem bei der Haftung für Gefahren Bedeutung, die von stehenden Fahrzeugen ausgehen. Insofern hat allerdings, wie zuletzt Spitzer (FS Fenyves 344 ff) und Spitzer/Perner (ÖJZ 2017, 186 ff) betonen, die Prüfung des Gefahrenzusammenhangs besondere Bedeutung, da es sonst aufgrund einer „Erosion der Wertungsgrundlagen“ zu einer uferlosen Ausweitung der Gefährdungshaftung kommen kann. 1.3. Übereinstimmung besteht weiters darin, dass es nicht nur auf jene Gefahr ankommt, die sich aus der Inbetriebnahme des Motors und der damit verbundenen Bewegung des Fahrzeugs ergibt, sondern dass im Sinn eines „verkehrstechnischen Ansatzes“ auch jene Gefahr relevant ist, die unabhängig von einer motorbetriebenen Bewegung auf der Teilnahme des Fahrzeugs am Verkehr beruht (2 Ob 234/50, SZ 23/104; 8 Ob 184/72, SZ 45/99; RIS-Justiz RS0058385; zuletzt [ausdrücklich] 2 Ob 114/09t, ZVR 2011/6; aus dem Schrifttum etwa Koziol/Apathy/Koch, Österreichisches Haftpflichtrecht³ römisch drei A.2. Rz 11; Schauer in Schwimann/Kodek⁴ Band 7 Paragraph eins, EKHG Rz 10; vergleiche auch Spitzer, FS Fenyves 343). Dies hat vor allem bei der Haftung für Gefahren Bedeutung, die von stehenden Fahrzeugen ausgehen. Insofern hat allerdings, wie zuletzt Spitzer (FS Fenyves 344 ff) und Spitzer/Perner (ÖJZ 2017, 186 ff) betonen, die Prüfung des Gefahrenzusammenhangs besondere Bedeutung, da es sonst aufgrund einer „Erosion der Wertungsgrundlagen“ zu einer uferlosen Ausweitung der Gefährdungshaftung kommen kann.

1.4. Als Argument für ein eher weites Verständnis der Gefährdungshaftung wird im Schrifttum auf die nach dem KHVG regelmäßig bestehende Versicherungsdeckung verwiesen (Koziol/Apathy/Koch, Österreichisches Haftpflichtrecht³ III A.2. Rz 13). Hier ist jedoch Zurückhaltung geboten: Die Haftpflichtversicherung soll – von der Problematik des hier nicht einschlägigen § 1310 ABGB abgesehen (RIS-Justiz RS0027608 ua) – eine aus anderen Gründen bestehende Haftung abdecken, nicht eine sonst nicht bestehende Haftung begründen (Koziol, Grundfragen des Schadenersatzrechts [2009] Rz 6/176 mwN). Zwar ist eine Gefährdungshaftung regelmäßig dort angeordnet, wo der Nutzer (Halter) einer gefährlichen Sache eher in der Lage ist, sich gegen die Verwirklichung dieser Gefahr zu versichern, als die potentiell Geschädigten (Koziol, Grundfragen Rz 6/174). Daraus lässt sich aber nur ableiten, dass eine verschuldensunabhängige Haftung im Allgemeinen nicht über die Versicherungsdeckung hinausgehen sollte; der bloße Umstand von Versicherungsdeckung kann aber die Haftung bei sonst fehlendem Gefahrenzusammenhang nicht begründen. 1.4. Als Argument für ein eher weites Verständnis der Gefährdungshaftung wird im Schrifttum auf die nach dem KHVG regelmäßig bestehende Versicherungsdeckung verwiesen (Koziol/Apathy/Koch, Österreichisches Haftpflichtrecht³ römisch drei A.2. Rz 13). Hier ist jedoch Zurückhaltung geboten: Die Haftpflichtversicherung soll – von der Problematik des hier nicht einschlägigen Paragraph 1310, ABGB abgesehen (RIS-Justiz RS0027608 ua) – eine aus anderen Gründen bestehende Haftung abdecken, nicht eine sonst nicht bestehende Haftung begründen (Koziol, Grundfragen des Schadenersatzrechts [2009] Rz 6/176 mwN). Zwar ist eine Gefährdungshaftung regelmäßig dort angeordnet, wo der Nutzer (Halter) einer gefährlichen Sache eher in der Lage ist, sich gegen die Verwirklichung dieser Gefahr zu versichern, als die potentiell Geschädigten (Koziol, Grundfragen Rz 6/174). Daraus lässt sich aber nur ableiten, dass eine verschuldensunabhängige Haftung im Allgemeinen nicht über die Versicherungsdeckung hinausgehen sollte; der bloße Umstand von Versicherungsdeckung kann aber die Haftung bei sonst fehlendem Gefahrenzusammenhang nicht begründen.

2. Im konkreten Fall ist daher zu prüfen, ob die Selbstentzündung noch im Gefahrenzusammenhang mit dem Betrieb des Kfz steht.

2.1. Die österreichische Rechtsprechung knüpft insofern an einer betriebsbedingten Gefahrenerhöhung an: Die Haftung für ein brennendes Kraftfahrzeug wurde bejaht, wenn überhitzte Bremsen einen Brand verursacht hatten (2 Ob 13/93, ZVR 1994/53) oder die Gefahr eines Kurzschlusses erst durch einen Unfall hervorgerufen worden war (4 Ob 146/10i, ZVR 2011/226 [Huber]); demgegenüber wurde sie im Fall einer Brandstiftung verneint (2 Ob 108/08h). Die Bejahung der Haftung beruhte in den genannten Fällen darauf, dass ein durch die motorbedingte Bewegung verursachter Zustand von Betriebseinrichtungen (Überhitzung, Beschädigung) – wenngleich in zeitlichem Abstand – zu einem Schaden geführt hatte. Der Gefahrenzusammenhang war damit schon aufgrund eines maschinentechnischen Ansatzes zu bejahen. Hingegen fehlte ein solcher Zusammenhang im Fall der Brandstiftung. Dort hätte zwar argumentiert werden können, dass das für Kraftfahrzeuge typische Vorhandensein von leicht brennbarem Treibstoff

die Entzündung erleichtert hatte. Diese (objektive) Gefährlichkeit war jedoch weder mit der motorbedingten Bewegung des Fahrzeugs noch mit dessen Teilnahme am Verkehr verbunden; vielmehr war der Kraftstofftank in diesem gleich zu beurteilen wie ein anderes mit brennbarer Flüssigkeit gefülltes Behältnis.

2.2. In einer mit dem vorliegenden Fall vergleichbaren Situation hat der deutsche Bundesgerichtshof die Haftung des Halters bejaht (VI ZR 253/13, BGHZ 199, 377 = NZV 2014, 207 [Herbers] = r + s 2014, 194 [Lemcke] = DAR 2014, 196 [Schwab]; vgl. hierzu auch Diederichsen, Die Rechtsprechung des BGH zum Haftpflichtrecht, DAR 2014, 301 [303]). Der im Kern § 1 EKHG entsprechende § 7 dStVG habe den Zweck, Dritte vor Schäden zu schützen, die sich aus einem Versagen der Betriebseinrichtungen eines Fahrzeugs ergeben. Dabei sei unerheblich, ob ein Brand, etwa aufgrund eines Kurzschlusses, vor, während oder nach einer Fahrt eingetreten sei; es genüge, dass er in einem ursächlichen Zusammenhang mit einer Betriebseinrichtung des Fahrzeugs gestanden sei. Diese Entscheidung wurde im deutschen Schrifttum kritisiert (Herbers, Schwab und Lemcke aaO): Es bestehe kein Zusammenhang zwischen der typischen Gefahr eines Kraftfahrzeugs und dem eingetretenen Schaden, der Fall könne wertungsmäßig nicht anders behandelt werden als das Entstehen eines Brandes durch einen Heizlüfter oder ein sonstiges technisches Gerät. Es habe sich eine Gefahr verwirklicht, die von jeder technischen Anlage ausgehen könne.

2.2. In einer mit dem vorliegenden Fall vergleichbaren Situation hat der deutsche Bundesgerichtshof die Haftung des Halters bejaht (VI ZR 253/13, BGHZ 199, 377 = NZV 2014, 207 [Herbers] = r + s 2014, 194 [Lemcke] = DAR 2014, 196 [Schwab]; vergleiche hierzu auch Diederichsen, Die Rechtsprechung des BGH zum Haftpflichtrecht, DAR 2014, 301 [303]). Der im Kern Paragraph eins, EKHG entsprechende Paragraph 7, dStVG habe den Zweck, Dritte vor Schäden zu schützen, die sich aus einem Versagen der Betriebseinrichtungen eines Fahrzeugs ergeben. Dabei sei unerheblich, ob ein Brand, etwa aufgrund eines Kurzschlusses, vor, während oder nach einer Fahrt eingetreten sei; es genüge, dass er in einem ursächlichen Zusammenhang mit einer Betriebseinrichtung des Fahrzeugs gestanden sei. Diese Entscheidung wurde im deutschen Schrifttum kritisiert (Herbers, Schwab und Lemcke aaO): Es bestehe kein Zusammenhang zwischen der typischen Gefahr eines Kraftfahrzeugs und dem eingetretenen Schaden, der Fall könne wertungsmäßig nicht anders behandelt werden als das Entstehen eines Brandes durch einen Heizlüfter oder ein sonstiges technisches Gerät. Es habe sich eine Gefahr verwirklicht, die von jeder technischen Anlage ausgehen könne.

2.3. Der Oberste Gerichtshof teilt diese Bedenken an einer Ausweitung des Gefährdungshaftung.

(a) Die Haftung könnte bei einer – wie hier – nicht mit dem Fahrbetrieb in Zusammenhang stehenden Selbstentzündung nur mit der Begründung bejaht werden, dass dafür die schon (adäquate) Verursachung des Schadens durch das Versagen einer Betriebseinrichtung ausreiche. Insofern fehlt jedoch jeder Gefahrenzusammenhang: Es verwirklicht sich nicht die spezifische Gefahr eines sich mit Motorkraft bewegenden oder in anderer Weise am Verkehr teilnehmenden Fahrzeugs, sondern die jeder energiebetriebenen Anlage innewohnende Gefahr, dass sich die Energie in einer nicht geplanten Weise in Wärme umsetzt. Das Versagen einer Betriebseinrichtung bei einem abgestellten Fahrzeug muss in diesem Zusammenhang gleich beurteilt werden wie das Versagen anderer technischer Anlagen, etwa einer stationären Arbeitsmaschine oder einer Elektroeinrichtung. Zwar könnte eine Gleichbehandlung auch dadurch erreicht werden, dass eine nach dem EKHG bejahte Haftung analog auch auf solche Anlagen angewandt würde. Damit würde aber eine generelle Haftung für versagende Betriebseinrichtungen eingeführt, die nicht mehr an der spezifischen motor- oder verkehrstechnischen Gefährlichkeit eines Kraftfahrzeugs anknüpfte. Dies wäre von den dem EKHG zugrunde liegenden Wertungen nicht mehr gedeckt.

(b) Dazu kommt ein weiteres Argument: Während bei einem mit dem Fahrbetrieb zusammenhängenden Brand in der Regel Versicherungsdeckung bestehen wird, ist das bei der Selbstentzündung eines abgestellten Fahrzeugs nicht zwingend der Fall. Der hier strittige Kurzschluss hätte sich in gleicher Weise zu einem Zeitpunkt ereignen können, in dem das Fahrzeug abgemeldet (§ 43 KFG) in einer Garage stand. Der sonst typische Zusammenhang zwischen Gefährdungshaftung und Versicherungsdeckung könnte hier daher durchaus fehlen.

(b) Dazu kommt ein weiteres Argument: Während bei einem mit dem Fahrbetrieb zusammenhängenden Brand in der Regel Versicherungsdeckung bestehen wird, ist das bei der Selbstentzündung eines abgestellten Fahrzeugs nicht zwingend der Fall. Der hier strittige Kurzschluss hätte sich in gleicher Weise zu einem Zeitpunkt ereignen können, in dem das Fahrzeug abgemeldet (Paragraph 43, KFG) in einer Garage stand. Der sonst typische Zusammenhang zwischen Gefährdungshaftung und Versicherungsdeckung könnte hier daher durchaus fehlen.

(c) Auch die weiteren Erwägungen der Klägerin können nicht überzeugen: Die Selbstentzündung steht nicht im Zusammenhang mit der Teilnahme des Fahrzeugs am Verkehr, sodass der in der Revision angesprochene

„verkehrstechnische Ansatz“ von vornherein nicht greift. Wegen des Versagens der technischen Einrichtungen könnte zwar der maschinentechnische Ansatz relevant sein; dieser setzt aber eine Gefahr voraus, die mit der motorbedingten Bewegung zusammenhängt. Dieser Zusammenhang ist hier nicht erwiesen. Die ebenfalls in der Revision genannte Entscheidung 7 Ob 46/05y, ZVR 2006/31 (Hauenschild) betraf die „Verwendung“ des Kraftfahrzeugs iSv § 2 KHVG. Dieser Begriff ist weiter als jener des Betriebs iSv § 1 EKHG (RIS-Justiz RS0116494; ausdrücklich auch 7 Ob 46/05y). Dass ein Versagen der Verrichtungen iSv § 9 Abs 1 EKHG (selbstverständlich) auch dann anzunehmen ist, wenn es nicht durch den Unfall verursacht wurde, hilft der Klägerin ebenfalls nicht weiter. Denn § 9 EKHG regelt den Entlastungsbeweis des Halters; die Anwendung dieser Bestimmung setzt daher voraus, dass überhaupt ein an sich haftungsbegründender Unfall beim Betrieb des Kraftfahrzeugs vorliegt.(c) Auch die weiteren Erwägungen der Klägerin können nicht überzeugen: Die Selbstentzündung steht nicht im Zusammenhang mit der Teilnahme des Fahrzeugs am Verkehr, sodass der in der Revision angesprochene „verkehrstechnische Ansatz“ von vornherein nicht greift. Wegen des Versagens der technischen Einrichtungen könnte zwar der maschinentechnische Ansatz relevant sein; dieser setzt aber eine Gefahr voraus, die mit der motorbedingten Bewegung zusammenhängt. Dieser Zusammenhang ist hier nicht erwiesen. Die ebenfalls in der Revision genannte Entscheidung 7 Ob 46/05y, ZVR 2006/31 (Hauenschild) betraf die „Verwendung“ des Kraftfahrzeugs iSv Paragraph 2, KHVG. Dieser Begriff ist weiter als jener des Betriebs iSv Paragraph eins, EKHG (RIS-Justiz RS0116494; ausdrücklich auch 7 Ob 46/05y). Dass ein Versagen der Verrichtungen iSv Paragraph 9, Absatz eins, EKHG (selbstverständlich) auch dann anzunehmen ist, wenn es nicht durch den Unfall verursacht wurde, hilft der Klägerin ebenfalls nicht weiter. Denn Paragraph 9, EKHG regelt den Entlastungsbeweis des Halters; die Anwendung dieser Bestimmung setzt daher voraus, dass überhaupt ein an sich haftungsbegründender Unfall beim Betrieb des Kraftfahrzeugs vorliegt.

3. Aufgrund dieser Erwägungen muss die außerordentliche Revision der Klägerin scheitern. Die diese Entscheidung tragenden Erwägungen können wie folgt zusammengefasst werden:

Mangels Gefahrenzusammenhangs haftet der Halter nach § 1 EKHG nicht für Schäden, die sich aus einer nicht durch den Fahrbetrieb verursachten Selbstentzündung eines Kraftfahrzeugs ergeben. Mangels Gefahrenzusammenhangs haftet der Halter nach Paragraph eins, EKHG nicht für Schäden, die sich aus einer nicht durch den Fahrbetrieb verursachten Selbstentzündung eines Kraftfahrzeugs ergeben.

4. Die Kostenentscheidung gründet sich auf die §§ 41, 50 ZPO. Die Kostenentscheidung gründet sich auf die Paragraphen 41, 50, ZPO.

Textnummer

E117357

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:OGH0002:2017:0020OB00188.16K.0223.000

Im RIS seit

13.03.2017

Zuletzt aktualisiert am

14.02.2019

Quelle: Oberster Gerichtshof (und OLG, LG, BG) OGH, <http://www.ogh.gv.at>

© 2026 JUSLINE

JUSLINE® ist eine Marke der ADVOKAT Unternehmensberatung Greiter & Greiter GmbH.

www.jusline.at