

## Haftung des Kfz-Herstellers für Pkw-Brand

**Es gibt keinen Erfahrungssatz des Inhalts, dass Fehler in der Fahrzeugelektrik stets auf einen Fabrikations- oder Konstruktionsfehler zurückzuführen sind. Ebenso existiert kein Erfahrungssatz, wonach ein elektrischer Fehler bei einem Kraftfahrzeug, das eine Stunde nach Abstellen des Motors in Brand gerät, auf einer mangelhaften Fabrikation oder Konstruktion durch den Hersteller beruht.**

OLG Schleswig, Urteil vom 24.04.2012 – [11 U 123/11](#)

**Sachverhalt:** Das LG Kiel (Urt. v. 19.08.2011 – [5 O 274/09](#)) hat die beklagte Kfz-Herstellerin nach dem Brand eines Pkw zum Schadensersatz in Höhe von 17.348,45 € verurteilt. Zur Begründung hat es ausgeführt, das klagende Versicherungsunternehmen, bei dem das Fahrzeug versichert war, habe zwar keine Ansprüche aus dem Produkthaftungsgesetz gegen die Beklagte, weil der zerstörte Opel Astra gewerblich genutzt worden sei. Ein Schadensersatzanspruch ergebe sich aber aus der deliktischen Produkthaftung gemäß [§ 823 I BGB](#).

Die Beklagte hafte wegen des Inverkehrbringens eines fehlerhaften Produkts. Nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme habe das Fahrzeug einen Produktfehler i. S. von [§ 3 ProdHaftG](#) aufgewiesen. Aufgrund der Erläuterungen des Sachverständigen stehe fest, dass der Brand auf einen elektrischen Fehler zurückzuführen sei. Zwar habe der Sachverständige den genauen Brandherd nicht feststellen können, da ihm das Fahrzeug nicht mehr zur Untersuchung zur Verfügung gestanden habe. Er habe jedoch erkennen können, dass der Brand im Motorbereich entstanden sei. Außerdem habe er drei Brandschwerpunkte im Motorraum ausmachen können, nämlich den Starter, die Batterie und den Lüftungsmotor des Kühlers. Da das Fahrzeug bei Ausbruch des Brands bereits eine Stunde abgestellt gewesen sei, scheide ein heißer Motor als Brandursache aus. Eine Brandstiftung habe der Sachverständige für nahezu ausgeschlossen gehalten. Deshalb stehe fest, dass das Feuer im Motorraum aufgrund eines elektrischen Fehlers entstanden sei. Darauf, welcher der drei beschriebenen Brandherde tatsächlich ursächlich für den späteren Brand geworden sei, komme es nicht an. Ein Fehler in der Elektrik in einem der drei Bauteile (Starter, Batterie, Lüftungsmotor) falle in den Verantwortungsbereich des Herstellers.

Der Fehler habe auch schon bei Auslieferung des Fahrzeugs vorgelegen. Das Fahrzeug sei bei seiner Zerstörung erst ein dreiviertel Jahr alt gewesen und habe lediglich eine Kilometerleistung von 25.000 km aufgewiesen. Entstehe in einem fast neuen, auf lange Nutzung ausgelegten Fahrzeug bei üblicher Benutzung und in abgestelltem Zustand ein fehlerhafter Stromfluss, der zu einem Entflammen führe, so sprächen alle Umstände dafür, dass der ursächliche elektrische Fehler dem Fahrzeug schon beim Inverkehrbringen angehaftet habe. Ein Fehler in der Elektrik eines nicht einmal ein Jahr alten Fahrzeugs sei nicht abnutzungsbedingt. Fremde Einflüsse seien nicht erkennbar; eine unsachgemäße Handhabung durch die Eigentümerin sei fernliegend.

Die Berufung der Beklagten hatte Erfolg.

**Aus den Gründen:** II. ... Die Klägerin kann den geltend gemachten Ersatzanspruch weder auf das Produkthaftungsgesetz noch auf die deliktische Produkthaftung stützen.

1. Der Anwendungsbereich des Produkthaftungsgesetzes nach [§ 1 I 2 ProdHaftG](#) ist nicht eröffnet. Von den Regelungen des Produkthaftungsgesetzes wird lediglich der private (End-)Verbraucher gemäß [§ 13 BGB](#) geschützt (Palandt/*Sprau*, BGB, 71. Aufl. [2012], [§ 1 ProdHaftG](#) Rn. 7). Der abgebrannte Opel Astra war ein Firmenwagen der Versicherungsnehmerin der Klägerin. Das Landgericht ist deshalb von einer gewerblichen Nutzung des Fahrzeugs ausgegangen. Hiergegen hat die Klägerin keine Einwendungen erhoben.

2. Die Klägerin kann den Ersatzanspruch auch nicht auf [§ 823 I BGB](#) stützen. Zwar ermöglicht [§ 823 I BGB](#) dem Abnehmer eines Produkts unter dem Gesichtspunkt einer Verkehrssicherungspflichtverletzung die Inanspruchnahme des Herstellers, wenn ein Produkt einen seinem Organisationsbereich zuzuordnenden Fehler beim Inverkehrbringen aufgewiesen hat und ein Ursachenzusammenhang zwischen dem Produktfehler und dem Schaden festzustellen ist (Palandt/*Sprau*, a. a. O., [§ 823](#) Rn. 166). Doch verbleiben nach der erstinstanzlich durchgeführten Beweisaufnahme erhebliche Zweifel i. S. von [§ 286 ZPO](#), ob die vom Landgericht gem. [§ 529 I Nr. 1 ZPO](#) für den Senat bindend festgestellten Produktfehler dem Organisationsbereich der Beklagten zuzuordnen sind und zum Zeitpunkt des Inverkehrbringens bereits bestanden haben.

a) Der deliktische Fehlerbegriff im Zusammenhang mit der Produkthaftung ist mit dem Fehlerbegriff des [§ 3 ProdHaftG](#) identisch (Palandt/*Sprau*, a. a. O., [§ 823](#) Rn. 166). Hiernach liegt ein Fehler vor, wenn das Produkt nicht die Sicherheit bietet, die unter Berücksichtigung aller Umstände berechtigterweise erwartet werden kann. Dabei sind nach [§ 3 I lit. a bis c ProdHaftG](#) insbesondere die Darbietung, der Gebrauch, mit dem billigerweise gerechnet werden kann, und der Zeitpunkt, in dem das Produkt in den Verkehr gebracht wurde, zu berücksichtigen.

Die Fehlerhaftigkeit des Opel Astra ergibt sich entgegen dem klägerischen Vortrag nicht aus den Ausführungen des Privatsachverständigen *P*, wonach der Brand durch eine mangelhaft ausgeführte Verbindungsstelle des Kabels 30 mit dem Starterrelais und dem Kabel 31 mit dem Starter ausgelöst worden sein soll. Der gerichtliche Sachverständige hat vielmehr festgestellt – und dem ist das Landgericht in einer den Senat gemäß [§ 529 I ZPO](#) bindenden Weise zu Recht gefolgt –, dass die an diesen Stellen von der Beklagten verwendeten Federringe dem Stand der Technik entsprochen und eine hinreichend feste Verbindung sichergestellt hätten. Eine durch die Federringe bedingte zu geringe Kontaktfläche habe folglich nicht bestanden, sodass dem Stromfluss kein erhöhter Widerstand entgegengesetzt worden sei. Hierdurch sei es nicht zu einer übermäßigen Erwärmung gekommen, was eine Brandursache hätte darstellen können.

Der gerichtliche Sachverständige hat jedoch festgestellt, dass ein elektrischer Fehler die Brandursache war. Er hat drei verschiedene Hauptbrandstellen im Motorraum des Opel Astra anhand der von dem Privatsachverständigen *P* angefertigten Fotografien lokalisiert, die alle der Elektrik des Fahrzeugs zuzuordnen sind. Außer im Bereich des Starters gab es weitere verstärkte Brandbildungen in den Bereichen der Batterie und des Lüftungsmotors. Welches der drei Bauteile letztlich ursächlich war, hat der Sachverständige nicht ermittelt. Die Feststellung des Landgerichts, dass ein Fehler in der Elektrik ursächlich für den Brand gewesen sei, bindet den Senat gemäß [§ 529 I ZPO](#), auch wenn der Sachverständige die konkrete Ursache nicht hat bestimmen können, da ihm das Fahrzeug zu Untersuchungszwecken nicht mehr zur Verfügung stand. Deshalb sind die Feststellungen des Landgerichts jedoch weder unrichtig noch unvollständig. Andere Ursachen für den Fahrzeugbrand kommen nicht in Betracht. Der Sachverständige hält eine Brandstiftung als mögliche andere Brandursache aufgrund des fotografisch dokumentierten Schadensbildes für unwahrscheinlich. Auch eine Entzündung wegen einer gebrauchsbedingten Überhitzung des Fahrzeugs ist im Hinblick auf die unstreitige Standzeit vor der Entzündung ausgeschlossen.

b) Die Brandursache kann jedoch dem Organisationsbereich des Herstellers – also dem der Beklagten – nicht mit der erforderlichen Sicherheit zugeordnet werden. Die gegenteilige Feststellung des Landgerichts, die Fahrzeugelektrik falle in den Verantwortungsbereich der Beklagten, weshalb ein Fabrikationsfehler aus dem Organisationsbereich der Beklagten vorliege, ist fehlerhaft und bindet den Senat nicht.

Im Rahmen der deliktischen Produkthaftung ist der Hersteller eines Produkts nur für die Fehler verantwortlich, die in seinem Organisationsbereich entstehen. Es obliegt deshalb der Klägerin, darzulegen und zu beweisen, dass der Fehler dort entstanden ist (vgl. MünchKomm-BGB/*Wagner*, 5. Aufl., § 823 Rn. 660). Nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme steht jedoch lediglich fest, dass ein elektrischer Fehler in einem der drei Aggregate zu dem Brand führte. Es konnte von dem Sachverständigen nicht aufgeklärt werden, ob der Fehler durch eine mangelhafte Fabrikation der Beklagten, einen Konstruktionsmangel oder eine andere Ursache entstanden ist. Der gerichtliche Sachverständige konnte lediglich den bereits demontierten Starter untersuchen. Die anderen beiden Aggregate konnten von ihm auf mögliche Fehler nicht untersucht werden, da der Wagen zwischenzeitlich anderweitig verwendet worden war. Im Bereich des Starters hat der gerichtliche Sachverständige einen Konstruktions- bzw. Fabrikationsfehler im Bereich der Kabel 30 und 31 ausgeschlossen. Ob an den anderen Bauteilen derartige Fehler vorlagen, ist nicht mehr festzustellen. Auch die Gutachten und Stellungnahmen des Privatsachverständigen *P* gegeben insoweit keinen Anhalt. Im Gegenteil hat dieser Sachverständige keinen ursächlichen Zusammenhang dieser Bauteile mit der Brandentstehung festgestellt. Die nach der Beweisaufnahme insoweit verbleibende Unklarheit geht nach den allgemeinen Regeln der Beweislast zulasten der Klägerin.

Entgegen der von der Klägerin ... geäußerten Rechtsauffassung ist der gerichtliche Sachverständige nicht vom Senat dazu zu befragen, ob der angenommene Fehler in der Fahrzeugelektrik ein solcher i. S. von [§ 3 ProdHaftG](#) sei. Der Sachverständige hat Rechtsfragen nicht zu beantworten. Der Sachverständige kann auch Fragen zu der Brandursache aus den dargestellten Gründen nicht beantworten, so dass keine Feststellungen dazu getroffen werden können, ob der Fehler dem Organisationsbereich der Beklagten zuzuordnen ist.

Die Beweislast dafür, dass ein Produktfehler im Verantwortungsbereich des Herstellers entstanden ist, ist vorliegend auch nicht umzukehren. Zwar kann unter besonderen Umständen zugunsten des Geschädigten eine Beweislastumkehr in Betracht kommen, wenn der Hersteller aufgrund der ihm im Interesse des Verbrauchers auferlegten Verkehrssicherungspflicht gehalten war, das Produkt auf seine einwandfreie Beschaffenheit zu überprüfen und den Befund zu sichern, er dieser Verpflichtung aber nicht nachgekommen ist (BGH, [NJW 1988, 2611](#) – Mehrweg-Limonadenflaschen). Doch sind entsprechende Feststellungen zu den Voraussetzungen einer Beweislastumkehr vorliegend nicht zu treffen.

Die Schlussfolgerung des Landgerichts verstößt demgegenüber gegen die Regelung des [§ 286 ZPO](#). Das Landgericht ordnet jeden Fehler in der Fahrzeugelektrik dem ersten Anschein nach dem Verantwortungsbereich des Herstellers zu, sodass es dem Hersteller obläge, einen abweichenden Geschehensablauf darzulegen und gegebenenfalls zu beweisen, um diesen ersten Anschein zu erschüttern. Indes sind die Voraussetzungen für einen Anscheinsbeweis nicht erfüllt. Bereits ein Erfahrungssatz, wonach Fehler in der Fahrzeugelektrik stets auf einen Fabrikations- oder Konstruktionsfehler zurückzuführen seien, besteht nicht. Auch ein Erfahrungssatz, wonach ein elektrischer Fehler bei einem Kraftfahrzeug, das eine Stunde nach Abstellen des Motors in Brand gerät, auf einer mangelhaften Fabrikation oder Konstruktion durch den Hersteller beruht, kann nicht festgestellt werden. Es mangelt bereits an einer substantiierten Darlegung eines entsprechenden Erfahrungssatzes durch die Klägerin. Auch ist eine Erkenntnisquelle für einen solchen Erfahrungssatz weder ersichtlich noch dargelegt, sodass eine Beweisaufnahme zur Feststellung eines Erfahrungssatzes nicht erfolgen kann (vgl. hierzu *Zöller/Greger*, ZPO, 29. Aufl. [2012], § 286 Rn. 11).

Im Übrigen spricht gegen das Bestehen eines Erfahrungssatzes in dem vorstehenden Sinne, dass das Fahrzeug zwar erst ein dreiviertel Jahr alt war, aber bereits eine Laufleistung von etwa 25.000 km aufwies, als es in Brand geriet. Vor diesem Hintergrund kann nicht ausgeschlossen werden, dass der Motorraum geöffnet und Arbeiten im Motorraum ausgeführt wurden. Es kann infolgedessen auch nicht ausgeschlossen werden, dass in diesem Zusammenhang Veränderungen – gewollt oder auch ungewollt – an der Fahrzeugelektrik vorgenommen wurden, sodass ein Erfahrungssatz, wie er vom Landgericht bemüht wurde, nicht zugrunde gelegt werden kann.

Die Entscheidung des LG Verden vom 10.12.2007 – [8 O 27/07](#) – steht dem nicht entgegen. Zwar hat das LG Verden in der zum Produkthaftungsgesetz ergangenen Entscheidung ausgeführt, dass es keiner bauteilbezogenen Fehlersuche bedürfe, wenn die Ursächlichkeit eines Produkts für die Schadensentstehung feststehe und zugleich denknötwendig ein technischer Mangel dieses konkreten Produkts vorgelegen haben müsse. Doch unterscheidet sich der vom LG Verden entschiedene Fall von dem vorliegenden bereits dadurch, dass sich der konkrete technische Mangel in dem Fall des LG Verden aufgrund des Brandes nicht mehr nachweisen ließ. Eine entsprechende Feststellung ist vorliegend nicht zu treffen. Eine eingehende Begutachtung des Opel Astra ist lediglich wegen der zwischenzeitlich erfolgten Verwertung des Fahrzeugs durch den Versicherungsnehmer der Klägerin ausgeschlossen gewesen.

Hinzu kommt, dass der von der Klägerin außergerichtlich beauftragte Sachverständige *P* in der mündlichen Verhandlung erklärt hat, dass ein vergleichbarer Fall ihm bei einem Opel Astra bislang nicht bekannt geworden sei, obwohl er mit entsprechenden Fahrzeugbränden regelmäßig zu tun habe. Es besteht mithin anders als in dem Fall des LG Verden kein Anhaltspunkt für eine generelle Fehlerhaftigkeit des Produkts.

Auch aus der Entscheidung des LG Bielefeld vom 09.06.2010 – [1 O 377/08](#) – folgt nichts anderes. In jenem Fall stand aufgrund der Beweisaufnahme fest, dass alle möglichen Ursachen für das Abbrennen eines Personenkraftwagens fahrzeugimmanent waren und denklogisch einen technischen Fehler darstellten. Eine irgendwie geartete Einflussnahme von außen konnte ausgeschlossen werden, sodass ein Anscheinsbeweis für einen Fabrikations- oder Konstruktionsfehler sprach. Einflussnahmen von außen können vorliegend hingegen nicht mit der erforderlichen Sicherheit ausgeschlossen werden, auch wenn nach den Ausführungen des gerichtlichen Sachverständigen eine Brandstiftung äußerst unwahrscheinlich ist.

c) Zudem ist nicht festzustellen, dass der Fehler in der Fahrzeugelektrik bereits zum Zeitpunkt des Inverkehrbringens des Fahrzeugs bestand. Der entsprechende Fehlernachweis ist jedoch vom Geschädigten für den Zeitpunkt des Inverkehrbringens des Produkts durch den Hersteller zu führen ([BGHZ 80, 186](#) [196 f.] – Derosal; [BGHZ 104, 323](#) [332] – Limonadenflasche I; [BGHZ 114, 284](#) [296] – AIDS; BGH, [VersR 1996, 1116](#) [1117]; MünchKomm-BGB/*Wagner*, a. a. O., § 823 Rn. 660). Das Landgericht hat auch insoweit zu Unrecht die Grundsätze eines Anscheinsbeweises angewendet. Es hat ausgeführt, der erste Anschein spreche dafür, dass bei einem „relativ neuen“ Auto ein elektrischer Fehler, der eine Stunde nach dem Abstellen des Motors einen Brand verursache, bereits bei Inverkehrbringen vorgelegen habe. Diesen Anschein habe die Beklagte nicht erschüttert. Ein Anscheinsbeweis kann jedoch nur bei einem typischen Geschehensablauf zur Anwendung kommen, bei dem ein bestimmter Sachverhalt feststeht, der nach der allgemeinen Lebenserfahrung auf eine bestimmte Ursache oder auf einen bestimmten Ablauf als maßgeblich für den Eintritt eines bestimmten Erfolgs hinweist. Zwar muss die Ursache einer bestimmten Tatsache für einen bestimmten Erfolg nicht in allen Fällen der betrachteten Fallgruppe immer vorhanden sein, sie muss aber sehr wahrscheinlich sein (vgl. BGH, NJW 2004, 2623 m. w. Nachw.). Es bestehen bereits Zweifel, ob es einen Erfahrungssatz überhaupt geben kann, wie er vom Landgericht angenommen worden ist. Jedenfalls liegen aber die Voraussetzungen des vom Landgericht angewandten Satzes nicht vor. Bei dem Fahrzeug handelte es sich nicht um ein (relativ) neues Fahrzeug. Das Fahrzeug war zum Brandzeitpunkt bereits ein dreiviertel Jahr alt und hatte eine Laufleistung von etwa 25.000 km, dies entspricht mehr als der durchschnittlichen Zwei-Jahres-Fahrleistung eines Pkw. Die Einstufung des Landgerichts als Neuwagen ist hiermit nicht zu vereinbaren. Dementsprechend ist in der Rechtsprechung anerkannt, dass lediglich ein Fahrzeug mit einem Alter von bis zu einem Monat bzw. bis zu einer maximalen Laufleistung von 3.000 km noch als Neuwagen eingestuft werden kann (BGH, [NJW 1982, 433](#)). Diese Voraussetzungen sind vorliegend nicht erfüllt. Selbst wenn die vorstehenden Grenzen nicht als starr anzusehen sind und großzügig angewendet werden, lägen sowohl das Alter als auch die Laufleistung des abgebrannten Opel Astra deutlich oberhalb der vorstehenden Grenzen.

3. Da ein Anscheinsbeweis nicht für einen dem Organisationsbereich der Beklagten zuzuordnenden Fehler beim Inverkehrbringen des Fahrzeugs spricht, braucht nicht entschieden zu werden, ob die Beklagte den Anscheinsbeweis erschüttert hat, und inwieweit die Verwertung des Fahrzeugs durch den Versicherungsnehmer der Klägerin im Rahmen der Beweiswürdigung zu berücksichtigen wäre.

4. Da die Haftung der Beklagten wegen des abgebrannten Opel Astra bereits dem Grunde nach nicht festgestellt werden kann, hat die Anschlussberufung der Klägerin keinen Erfolg. Sie ist auf die Erhöhung des erstinstanzlich zu Unrecht zugesprochenen Schadensersatzbetrags gerichtet ...

### **Probleme beim Autokauf?**

Als spezialisierter Rechtsanwalt helfe ich Ihnen gerne weiter – ganz gleich, ob Sie Käufer oder Verkäufer sind. Interessiert? Nutzen Sie das Kontaktformular auf <https://autokaufrecht.info/sofortberatung/> oder rufen Sie mich unverbindlich an

**(0 23 27) 8 32 59-99.**