BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

URTEIL

VI ZR 107/08

Verkündet am:
16. Juni 2009
Holmes,
Justizangestellte
als Urkundsbeamtin
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

Nachschlagewerk: ja

BGHZ: ja

BGHR: ja

ProdHaftG §§ 1 Abs. 2 Nr. 5, 3 Abs. 1, BGB § 823 M

Zur Haftung eines Fahrzeugherstellers für die Fehlauslösung von Airbags.

BGH, Urteil vom 16. Juni 2009 - VI ZR 107/08 - OLG Jena
LG Erfurt

Der VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 16. Juni 2009 durch die Vizepräsidentin Dr. Müller, die Richter Zoll, Wellner und Pauge und die Richterin von Pentz

für Recht erkannt:

Auf die Revision des Klägers wird das Urteil des 1. Zivilsenats des Thüringer Oberlandesgerichts in Jena vom 10. April 2008 aufgehoben.

Die Sache wird zur neuen Verhandlung und Entscheidung, auch über die Kosten des Revisionsverfahrens, an das Berufungsgericht zurückverwiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

1 Der Kläger nimmt die Beklagte als Herstellerin eines Pkw auf Zahlung von Schmerzensgeld und auf Feststellung der Ersatzpflicht für künftige materielle und immaterielle Schäden in Anspruch.

2 Am 24. April 2003 kam es zu einer Fehlauslösung der beiden Seitenairbags an der Fahrerseite des vom Kläger gefahrenen, am 10. März 2000 erstmals zum Verkehr zugelassenen Pkw der Marke BMW, Modell 330 D, Limousine.

3 Der Kläger behauptet, der Thorax- und der Kopfairbag seien beim Durchfahren eines Schlaglochs bzw. beim Ausweichen auf das unbefestigte Fahrbahnbankett ausgelöst worden und hätten ihn an der Halsschlagader verletzt. In der Folge habe er einen Hirninfarkt erlitten.

4 Die Klage blieb in beiden Vorinstanzen erfolglos. Mit der vom erkennenden Senat zugelassenen Revision verfolgt der Kläger sein Klagebegehren weiter.

Entscheidungsgründe:

I.

5 Das Berufungsgericht hält, sachverständig beraten, eine Haftung der Beklagten nach dem Produkthaftungsgesetz nicht für gegeben. Ein Fabrikationsfehler scheide aus, weil sich das Airbagsystem entsprechend seiner Konstruktion verhalten habe. Die Fehlauslösung der Airbags sei auf starke Schläge gegen den Unterboden des Fahrzeugs zurückzuführen. Hierdurch sei es zu Schwingungen gekommen, die einem Crash-Impuls sehr ähnlich seien. Ein Konstruktionsfehler des Fahrzeugs sei nicht gegeben, da die Fehlauslösung der Airbags nach dem Stand der Technik nicht zu verhindern gewesen sei. Auf vorhandene technische Möglichkeiten der Optimierung des Airbagsystems komme es nicht an, weil diese aufwändig, kostenintensiv und nicht Stand der Technik seien. Den Hersteller treffe nicht die Pflicht, alle konstruktiv möglichen und denkbaren Sicherheitsvorkehrungen zu ergreifen.

6 Auch ein Instruktionsfehler der Beklagten bei Inverkehrgabe des Fahrzeugs sei nicht festzustellen. Die Beklagte habe frühestens am 3. August 2000 Kenntnis von der Möglichkeit einer Fehlauslösung von Seitenairbags mit elek-

Hinweis: Auch Teile der Urteilssammlung sind als Datenbank nach §§ 87a ff. UrhG geschützt.

JLaw – Gesetze und Urteile (mobile App)
Kostenlos
Über 200 Gesetze
Über 100.000 Urteile
JLaw – für Android
JLaw – für iOS

tronischen Sensoren im streitgegenständlichen Fahrzeug erlangt. Erst zu diesem Zeitpunkt sei ihr der Forschungsbericht der Bundesanstalt für Straßenwesen zugänglich gemacht worden, in dem 692 Unfälle analysiert wurden, bei denen Fehlfunktionen von Airbags vermutet wurden. Die Beklagte habe zwar aufgrund von Fehlauslösungen der Seitenairbags bei Vorgängermodellen des im Streit stehenden Fahrzeugs in Mexiko und den USA im Jahr 1999 eine Rückrufaktion durchgeführt und die betroffenen Fahrzeuge mit einer geänderten Steuergerätesoftware versehen. In das im Streit stehende Fahrzeug sei jedoch eine ab September 1999 verwendete, nochmals veränderte Steuergerätesoftware eingebaut worden, weshalb die Beklagte darauf habe vertrauen dürfen, dass das Risiko von Fehlauslösungen nunmehr beseitigt sei.

7 Dem Kläger stehe auch kein Anspruch aus § 823 Abs. 1 BGB zu. Die Beklagte habe insbesondere nicht ihre Pflicht zur Reaktion auf bei der Produktbeobachtung gewonnene Erkenntnisse verletzt. Dem Forschungsbericht der Bundesanstalt für Straßenwesen habe sie nicht entnehmen müssen, dass auch bei Fahrzeugen der betroffenen Baureihe aus ihrer Produktion eine Gefahr von Fehlauslösungen bestehe, weil die Software regelmäßig dem Fahrzeugtyp angepasst sei und Anhaltspunkte für eine Vergleichbarkeit der Problemlagen gefehlt hätten. Ohnehin habe allenfalls eine Pflicht der Beklagten zur Warnung bestanden. Es könne aber nicht hinreichend sicher davon ausgegangen werden, dass eine Warnung den Unfall des Klägers verhindert hätte.

II.

8 Diese Ausführungen halten einer revisionsrechtlichen Überprüfung nicht stand.

9 1. Durchgreifende rechtliche Bedenken bestehen bereits gegen die vom Berufungsgericht auch für den geltend gemachten Schmerzensgeldanspruch herangezogene Anspruchsgrundlage. Eine Haftung der Beklagten aus dem Produkthaftungsgesetz kommt nur hinsichtlich des den Gegenstand der Feststellungsklage bildenden Anspruchs auf Ersatz künftiger materieller Schäden in Betracht. Ein Anspruch des Klägers auf Ersatz immaterieller Schäden kann sich dagegen nur auf der Grundlage der deliktischen Produkthaftung ergeben. Die eine Entschädigung auch für Nichtvermögensschäden vorsehende Bestimmung des § 8 Satz 2 ProdHaftG ist im Streitfall nicht anwendbar. Sie ist erst durch das Zweite Gesetz zur Änderung schadensersatzrechtlicher Vorschriften vom 19. Juli 2002 (BGBl. 2002 Teil I, S. 2674 ff.) in das Produkthaftungsgesetz eingefügt worden und gemäß Art. 229 § 8 Abs. 1 Nr. 9 EGBGB nur anzuwenden, wenn das schädigende Ereignis nach dem 31. Juli 2002 eingetreten ist. Diese Voraussetzung ist vorliegend nicht erfüllt. Unter schädigendem Ereignis im Sinne der genannten Bestimmung ist nämlich nicht der Eintritt der Rechtsgutsverletzung, sondern die zum Schadensersatz verpflichtende Handlung, d.h. das Inverkehrbringen des Produkts zu verstehen, auf das es gemäß § 16 ProdHaftG auch für den intertemporalen Anwendungsbereich des Produkthaftungsgesetzes ankommt (vgl. Wagner, Das neue Schadensersatzrecht, 2002, Rn. 84 ff.; MünchKomm/Wagner, BGB, 5. Aufl., Einl. ProdHaftG Rn. 21; Palandt/Heinrichs, BGB, 68. Aufl., Art. 229 § 8 EGBGB Rn. 2). Jede andere Auslegung der Übergangsregelung liefe dem Willen des Gesetzgebers zuwider, haftungsrechtliche Rückwirkungen zum Nachteil möglicher Schädiger zu verhindern (vgl. BT-Drucks. 14/7752, S. 44 zu Art. 12; Wagner, aaO, Rn. 85; ders., NJW 2002, 2049, 2064).

10 Das Berufungsgericht hat zwar keine Feststellungen dazu getroffen, wann der streitgegenständliche PKW in den Verkehr gebracht wurde. Dieser Zeitpunkt liegt aber jedenfalls vor der Erstzulassung am 10. März 2000.

11 2. Die Feststellungen des Berufungsgerichts rechtfertigen nicht die Annahme, das Fahrzeug des Klägers habe im Zeitpunkt der Inverkehrgabe keinen Produktfehler aufgewiesen.

12 a) Gemäß § 3 Abs. 1 ProdHaftG hat ein Produkt einen Fehler, wenn es nicht die Sicherheit bietet, die unter Berücksichtigung aller Umstände, insbesondere seiner Darbietung, des Gebrauchs, mit dem billigerweise gerechnet werden kann, sowie des Zeitpunkts, in dem es in den Verkehr gebracht wurde (vgl. § 3 Abs. 1 lit. c und Abs. 2 ProdHaftG), berechtigterweise erwartet werden kann. Abzustellen ist dabei nicht auf die subjektive Sicherheitserwartung des jeweiligen Benutzers, sondern objektiv darauf, ob das Produkt diejenige Sicherheit bietet, die die in dem entsprechenden Bereich herrschende Verkehrsauffassung für erforderlich hält (vgl. BT-Drucks. 11/2447, S. 18; Senatsurteil vom 17. März 2009 - VI ZR 176/08 - VersR 2009, 649 f. m.w.N.; OLG Köln, VersR 2007, 1003; OLG Schleswig, NJW-RR 2008, 691, 692; Palandt/Sprau aaO, § 3 ProdHaftG Rn. 3; Kullmann, ProdHaftG, 5. Aufl., § 3 Rn. 4 ff.). Die nach § 3 Abs. 1 ProdHaftG maßgeblichen Sicherheitserwartungen beurteilen sich grundsätzlich nach denselben objektiven Maßstäben wie die Verkehrspflichten des Herstellers im Rahmen der deliktischen Haftung gemäß § 823 Abs. 1 BGB (vgl. Senatsurteil vom 17. März 2009 - VI ZR 176/08 - aaO; BT-Drucks. 11/2447, S. 18; MünchKomm/Wagner, aaO, § 3 ProdHaftG Rn. 3; Staudinger/Oechsler, BGB (2009), Einl. ProdHaftG Rn. 33, § 3 ProdHaftG Rn. 13, 19; Müller, VersR 2004, 1073, 1074). Der im Rahmen der deliktischen Produkthaftung entwickelte Fehlerbegriff sollte durch das Produkthaftungsgesetz keine Änderung erfahren (vgl. BT-Drucks. 11/2447, S. 18; MünchKomm/Wagner, aaO; Staudinger/Oechsler, aaO, § 3 ProdHaftG Rn. 13, 19, 103). Dementsprechend ist auch die Unterscheidung von Fabrikations-, Konstruktions- und Instruktionsfehlern, die im Rahmen der deliktischen Produkthaftung der Kategorisierung der konkreten Verkehrspflichten dient, nicht gegenstandslos geworden (vgl. Senatsurteil

BGHZ 129, 353, 359; MünchKomm/Wagner, aaO, Einl. ProdHaftG Rn. 15, § 3 ProdHaftG Rn. 3, 29; Staudinger/Oechsler, aaO, Einl. ProdHaftG Rn. 38 ff., § 3 ProdHaftG Rn. 1, 12, 103; Müller, aaO; Kullmann, aaO, § 3 Rn. 9 ff.). Auf sie nimmt das Produkthaftungsgesetz bei der Haftungsbegründung vielmehr Bezug (vgl. etwa für den Entwicklungsfehler § 1 Abs. 2 Nr. 5, für den Konstruktionsfehler § 1 Abs. 3 und für den Instruktionsfehler § 3 Abs. 1 lit. a ProdHaftG sowie Staudinger/Oechsler, aaO).

13 b) Die Revision wendet sich nicht gegen die Annahme des Berufungsgerichts, das Fahrzeug des Klägers habe im Zeitpunkt der Inverkehrgabe keinen Fabrikationsfehler aufgewiesen. Diese Annahme des Berufungsgerichts lässt Rechtsfehler nicht erkennen.

14 c) Rechtsfehlerhaft verneint das Berufungsgericht dagegen das Vorliegen eines Konstruktionsfehlers. Seine Ausführungen lassen nicht erkennen, welchen rechtlichen Maßstab es bei der Prüfung der Frage angelegt hat, ob das Airbagsystem des Unfallfahrzeugs den rechtlich gebotenen konstruktiven Erfordernissen genügt. Sie sind darüber hinaus in sich widersprüchlich.

15 aa) Ein Konstruktionsfehler liegt vor, wenn das Produkt schon seiner Konzeption nach unter dem gebotenen Sicherheitsstandard bleibt (vgl. Foerste in v. Westphalen, Produkthaftungshandbuch, 2. Aufl. Bd. 1, § 24 Rn. 59; MünchKomm/Wagner, aaO, § 823 Rn. 628, 646; Kullmann, aaO, § 3 Rn. 13; Palandt/Sprau, aaO, § 3 ProdHaftG Rn. 8). Zur Gewährleistung der erforderlichen Produktsicherheit hat der Hersteller bereits im Rahmen der Konzeption und Planung des Produkts diejenigen Maßnahmen zu treffen, die zur Vermeidung einer Gefahr objektiv erforderlich und nach objektiven Maßstäben zumutbar sind (vgl. Senatsurteil vom 17. März 2009 - VI ZR 176/08 - aaO, S. 650; Kullmann/Pfister, Produzentenhaftung - Stand September 2008 - Bd. I Kza

1515 S. 7; Foerste, aaO, § 24 Rn. 1; Kötz, Festschrift für W. Lorenz, 1991, S. 109, 115, 118).

16 (1) Erforderlich sind die Sicherungsmaßnahmen, die nach dem im Zeitpunkt des Inverkehrbringens des Produkts vorhandenen neuesten Stand der Wissenschaft und Technik konstruktiv möglich sind (Senatsurteile BGHZ 104, 323, 326; 129, 353, 361; vom 17. Oktober 1989 - VI ZR 258/88 - VersR 1989, 1307, 1308; Schmidt-Salzer, Produkthaftung, Band III/1, 1. Teil, Rn. 4.764; Hörl, Die unvertretbare Gefahr im deutschen Produkthaftungsrecht, 1999, S. 123; Kötz, aaO, S. 115) und als geeignet und genügend erscheinen, um Schäden zu verhindern (vgl. Kullmann/Pfister, aaO, Kza 1515 S. 8 f. m.w.N.). Dabei darf der insoweit maßgebliche Stand der Wissenschaft und Technik nicht mit Branchenüblichkeit gleichgesetzt werden; die in der jeweiligen Branche tatsächlich praktizierten Sicherheitsvorkehrungen können durchaus hinter der technischen Entwicklung und damit hinter den rechtlich gebotenen Maßnahmen zurückbleiben (vgl. Senatsurteile vom 17. Oktober 1989 - VI ZR 258/88 - aaO, S. 1308; vom 27. September 1994 - VI ZR 150/93 - VersR 1994, 1481, 1482; BGH, Urteil vom 28. September 1970 - VIII ZR 166/68 - VersR 1971, 80, 82; OLG Schleswig aaO, S. 692; Schmidt-Salzer, aaO, 1. Teil, Rn. 4.762 f., 4.791; Hörl, aaO, S. 124). Die Möglichkeit der Gefahrvermeidung ist gegeben, wenn nach gesichertem Fachwissen der einschlägigen Fachkreise praktisch einsatzfähige Lösungen zur Verfügung stehen (vgl. Senatsurteil vom 17. Mai 1957 - VI ZR 120/56 - VersR 1957, 584; MünchKomm/Wagner, aaO, § 823 Rn. 629, 646, § 3 ProdHaftG Rn. 31; Kullmann, aaO, § 3 Rn. 13; Schmidt-Salzer, aaO, Rn. 4.748 f., 4.772 f.; Hörl, aaO, S. 124). Hiervon kann grundsätzlich erst dann ausgegangen werden, wenn eine sicherheitstechnisch überlegene Alternativkonstruktion zum Serieneinsatz reif ist (vgl. Senatsurteil vom 17. Mai 1957 - VI ZR 120/56 - aaO; MünchKomm/Wagner, aaO, § 823 Rn. 629, 646, § 3 ProdHaftG Rn. 31; Schmidt-Salzer, aaO, Rn. 4.748 f., 4.772 f.; Foerste, aaO,

§ 24 Rn. 92; Hörl, aaO, S. 124 f.). Der Hersteller ist dagegen nicht dazu verpflichtet, solche Sicherheitskonzepte umzusetzen, die bisher nur "auf dem Reißbrett erarbeitet" oder noch in der Erprobung befindlich sind (vgl. Schmidt-Salzer, aaO, Rn. 4.748 f.).

17 Sind bestimmte mit der Produktnutzung einhergehende Risiken nach dem maßgeblichen Stand von Wissenschaft und Technik nicht zu vermeiden, ist unter Abwägung von Art und Umfang der Risiken, der Wahrscheinlichkeit ihrer Verwirklichung und des mit dem Produkt verbundenen Nutzens zu prüfen, ob das gefahrträchtige Produkt überhaupt in den Verkehr gebracht werden darf (vgl. dazu Senatsurteil vom 11. Juli 1972 - VI ZR 194/70 - VersR 1972, 1075, 1076, insoweit in BGHZ 59, 172 nicht abgedruckt; BGH, BGHZ 64, 46, 48; MünchKomm/Wagner aaO, § 3 ProdHaftG Rn. 32; vgl. Foerste, aaO, § 24 Rn. 50, 85, 98; Kullmann/Pfister, aaO, Kza 1520, S. 38; Schmidt-Salzer, aaO, Rn. 4.687 f., 4.779; Meyer, Instruktionshaftung, 1992, S. 6).

18 (2) Die Frage, ob eine Sicherungsmaßnahme nach objektiven Maßstäben zumutbar ist, lässt sich nur unter Berücksichtigung sämtlicher Umstände des Einzelfalls beurteilen (vgl. Senatsurteile BGHZ 104, 323, 329; vom 23. Oktober 1984 - VI ZR 85/83 - VersR 1985, 64, 65 und vom 17. Oktober 1989 - VI ZR 258/88 - VersR 1989, 1307, 1308; Foerste, aaO, § 24 Rn. 51; Kullmann/Pfister, aaO, Kza 1515, S. 9; Schmidt-Salzer, aaO, Rn. 4.836). Maßgeblich ist insbesondere die Größe der vom Produkt ausgehenden Gefahr (vgl. Senatsurteil BGHZ 80, 186, 192). Je größer die Gefahren sind, desto höher sind die Anforderungen, die in dieser Hinsicht gestellt werden müssen (Senatsurteile vom 26. Mai 1954 - VI ZR 4/53 - VersR 1954, 364, 365 und vom 17. März 2009 - VI ZR 176/08 - aaO; vgl. auch Senatsurteil BGHZ 116, 60, 67 f. und BVerfG, NJW 1997, 249). Bei erheblichen Gefahren für Leben und Gesundheit von Menschen sind dem Hersteller weitergehende Maßnahmen zumutbar als in Fäl-

len, in denen nur Eigentums- oder Besitzstörungen oder aber nur kleinere körperliche Beeinträchtigungen zu befürchten sind (vgl. Senatsurteile BGHZ 99, 167, 174 f.; vom 31. Oktober 2006 - VI ZR 223/05 - VersR 2007, 72, 73; vom 17. März 2009 - VI ZR 176/08 - aaO). Maßgeblich für die Zumutbarkeit sind darüber hinaus die wirtschaftlichen Auswirkungen der Sicherungsmaßnahme, im Rahmen derer insbesondere die Verbrauchergewohnheiten, die Produktionskosten, die Absatzchancen für ein entsprechend verändertes Produkt sowie die Kosten-Nutzen-Relation (vgl. auch den so genannten risk-utility-test nach US-amerikanischem Recht, dazu MünchKomm/Wagner, aaO, § 823 Rn. 630, § 3 ProdHaftG Rn. 31 f.; Wagner/Witte, ZEuP 2005, 895, 903; Hörl aaO, S. 130 ff.; Kötz aaO, S. 116) zu berücksichtigen sind (vgl. Senatsurteile BGHZ 51, 91, 108; 104, 323, 329; vom 17. Mai 1957 - VI ZR 120/56 - VersR 1957, 584; vom 23. Oktober 1984 - VI ZR 85/83 - VersR 1985, 64 und vom 17. Oktober 1989 - VI ZR 258/88 - VersR 1989, 1307, 1308; OLG Frankfurt, VersR 1993, 845, 846 f.; MünchKomm/Wagner, aaO, § 823 Rn. 620, 630, § 3 ProdHaftG Rn. 31 f.; Staudinger/Oechsler aaO, § 3 ProdHaftG Rn. 87; Schmidt-Salzer, aaO, Rn. 4.836; Kullmann/Pfister, aaO, Kza 1515, S. 9 f.; Foerste, aaO, § 24 Rn. 51 f.; Hörl aaO, S. 130 ff.; Kötz aaO, S. 115).

19 (3) Angesichts der mit Fehlauslösungen von Airbags verbundenen Gefahren für Leib und Leben der Nutzer und Dritter haben Automobilhersteller dementsprechend das Risiko, dass es in den von ihnen produzierten Fahrzeugen zu derartigen Fehlfunktionen kommt, in den Grenzen des technisch Möglichen und wirtschaftlich Zumutbaren mittels konstruktiver Maßnahmen auszuschalten.

20 bb) Die Ausführungen des Berufungsgerichts lassen nicht erkennen, ob es die vorstehend dargelegten Grundsätze beachtet hat. Das Berufungsgericht geht ersichtlich davon aus, dass ergänzende Sicherheitsvorkehrungen im Streit-

fall technisch möglich waren. Denn es nimmt ausdrücklich Bezug auf die Angaben des Sachverständigen im Beweissicherungsgutachten unter Ziff. 5.3. Danach verfügen Fahrzeughersteller grundsätzlich über Möglichkeiten, Fehlauslösungen von Front- oder Seitenairbags zu verhindern. Es sei möglich, Ultraschallsensoren rund um das Fahrzeug anzubringen, die den Kontakt mit einem Gegenstand sensieren und die zusätzlich zu den bereits bestehenden Sensoren vor der Auslösung der Airbags abgefragt würden. Dementsprechend befasst sich das Berufungsgericht auch mit der Frage, in welchem Umfang der Hersteller verpflichtet ist, technisch mögliche Maßnahmen zu ergreifen. Seine in diesem Zusammenhang getroffene Aussage, es gebe keine Verpflichtung des Produzenten, alle konstruktiv möglichen Sicherheitsvorkehrungen zu treffen, die Sicherheitsvorkehrungen müssten nur dem Stand der Technik entsprechen, ist aber in sich widersprüchlich. Gefahrvermeidungsmaßnahmen, die technisch möglich sind, gehen begrifflich nicht über den Stand von Wissenschaft und Technik hinaus. Es liegt deshalb nahe, dass das Berufungsgericht den Begriff des technisch Möglichen verkannt oder unter dem vom Hersteller zu beachtenden neuesten Stand von Wissenschaft und Technik rechtsfehlerhaft eine dahinter zurückbleibende Branchenüblichkeit verstanden und nur die Branchenüblichkeit zusätzlicher Sicherheitsvorkehrungen verneint hat.

21 Wollte das Berufungsgericht hingegen die technische Realisierbarkeit eines sicherheitstechnisch überlegenen Alternativkonzepts verneinen, fehlt es sowohl an - die erforderliche Abwägung ermöglichenden - tatsächlichen Feststellungen als auch an der in erster Linie dem Tatrichter obliegenden (vgl. BGH, BGHZ 64, 46, 48) Würdigung, ob der Pkw mit den Seitenairbags trotz der Gefahr von Fehlauslösungen überhaupt in den Verkehr gebracht werden durfte. Wollte das Berufungsgericht die wirtschaftliche Zumutbarkeit zusätzlicher Sicherheitsvorkehrungen verneinen, was seine Ausführungen nahe legen, die vom Sachverständigen beschriebenen Systeme seien aufwändig und kostenin-

tensiv, fehlt es an den eine Beurteilung dieser Frage ermöglichenden Feststellungen.

22 d) Rechtsfehlerhaft verneint das Berufungsgericht auch eine Haftung der Beklagten wegen eines Instruktionsfehlers bei Inverkehrgabe des Fahrzeugs. Es hat die Voraussetzungen eines nach dem Stand von Wissenschaft und Technik nicht vorhersehbaren Entwicklungsfehlers, für den die Beklagte nicht einzustehen hat, nicht richtig beurteilt (vgl. zum Entwicklungsfehler Senatsurteile BGHZ 51, 91, 105; 80, 186, 197; 105, 346, 354; 129, 353, 358 f.; 163, 209, 222 f. und vom 11. Juni 1996 - VI ZR 202/95 - VersR 1996, 1116, 1117).

23 aa) Im Ansatz zutreffend hat das Berufungsgericht allerdings eine Haftung der Beklagten wegen eines Instruktionsfehlers grundsätzlich in Betracht gezogen. Zur Gewährleistung der erforderlichen Produktsicherheit hat der Hersteller nämlich diejenigen Maßnahmen zu treffen, die nach den Gegebenheiten des konkreten Falles zur Vermeidung einer Gefahr objektiv erforderlich und nach objektiven Maßstäben zumutbar sind (vgl. Senatsurteil vom 17. März 2009 - VI ZR 176/08 - aaO; Kullmann/Pfister, aaO, Bd. I Kza 1515 S. 7; Foerste, § 24 Rn. 1). Lassen sich mit der Verwendung eines Produkts verbundene Gefahren nach dem Stand von Wissenschaft und Technik durch konstruktive Maßnahmen nicht vermeiden oder sind konstruktive Gefahrvermeidungsmaßnahmen dem Hersteller nicht zumutbar und darf das Produkt trotz der von ihm ausgehenden Gefahren in den Verkehr gebracht werden, so ist der Hersteller grundsätzlich verpflichtet, die Verwender des Produkts vor denjenigen Gefahren zu warnen, die bei bestimmungsgemäßem Gebrauch oder nahe liegendem Fehlgebrauch drohen und die nicht zum allgemeinen Gefahrenwissen des Benutzerkreises gehören (vgl. Senatsurteile BGHZ 105, 346, 351; 106, 273, 283; 116, 60, 65, 67; vom 7. Juli 1981 - VI ZR 62/80 - NJW 1981, 2514, 2515; vom 7. Oktober 1986 - VI ZR 187/85 - NJW 1987, 372, 373; vom 27. September 1994 - VI ZR

150/93 - VersR 1994, 1481, 1483 und vom 18. Mai 1999 - VI ZR 192/98 - VersR 1999, 890, 891; BGH, BGHZ 64, 46, 49; Foerste, aaO, § 24 Rn. 171 ff., 225; MünchKomm/Wagner, aaO, § 823 Rn. 636, 638; Kullmann/Pfister, aaO, Kza 1520, S. 38 ff.; Schmidt-Salzer, aaO, Rn. 4.780, 4.1114; Staudinger/Oechsler, aaO, § 3 ProdHaftG, Rn. 46 ff.; Taschner/Frietsch, aaO, Einführung Rn. 61, 73, 74; Meyer, aaO, 1992, S. 5 ff.; Hörl, aaO, S. 134 ff.; Fürer, Die zivilrechtliche Haftung für Raucherschäden, 2005, S. 121 f.). Denn den Verwendern des Produkts muss eine eigenverantwortliche Entscheidung darüber ermöglicht werden, ob sie sich in Anbetracht der mit dem Produkt verbundenen Vorteile den mit seiner Verwendung verbundenen Gefahren aussetzen wollen (vgl. BGHZ 64, 46, 49; Foerste, aaO, § 24 Rn. 173, 225; Schmidt-Salzer, aaO, Rn. 4.780, 4.1114). Sie müssen darüber hinaus in die Lage versetzt werden, den Gefahren soweit wie möglich entgegenzuwirken (vgl. BGH, BGHZ 64, 46, 49; Foerste, aaO, § 24 Rn. 173; Meyer aaO, S. 8; Fürer aaO, S. 121 f.).

24 Inhalt und Umfang der Instruktionspflichten im Einzelfall werden wesentlich durch die Größe der Gefahr und das gefährdete Rechtsgut bestimmt (vgl. Senatsurteile BGHZ 106, 273, 283; vom 16. Dezember 2008 - VI ZR 170/07 - VersR 2009, 272; BVerfG, VersR 1998, 58; MünchKomm/Wagner, aaO, § 823 Rn. 639; Meyer, aaO, S. 112 f.; Hörl, aaO, S. 138 ff.; Möllers, VersR 2000, 1177, 1181). Je größer die Gefahren sind, desto höher sind die Anforderungen, die in dieser Hinsicht gestellt werden müssen (Senatsurteile vom 26. Mai 1954 - VI ZR 4/53 - VersR 1954, 364, 365 und vom 17. März 2009 - VI ZR 176/08 - aaO; vgl. auch Senatsurteil BGHZ 116, 60, 67 f. und BVerfG, NJW 1997, 249). Ist durch ein Produkt die Gesundheit oder die körperliche Unversehrtheit von Menschen bedroht, ist schon dann eine Warnung auszusprechen, wenn aufgrund eines ernst zu nehmenden Verdachts zu befürchten ist, dass Gesundheitsschäden entstehen können (vgl. Senatsurteile BGHZ 80, 186, 192; 106, 273, 283; Hörl, aaO, S. 140).

25 Feststellungen, die eine Beurteilung der Frage erlauben, ob nach diesen Grundsätzen eine Aufklärung über die Risiken von Fehlauslösungen der Airbags im Streitfall rechtlich geboten war, hat das Berufungsgericht - aus seiner Sicht folgerichtig (vgl. bb)) - nicht getroffen.

26 bb) Die Annahme des Berufungsgerichts, die Beklagte treffe mangels Kenntnis von der Möglichkeit der Fehlauslösung von Seitenairbags im streitgegenständlichen Fahrzeug keine Haftung, ist aber von Rechtsfehlern beeinflusst.

27 (1) Allerdings ist sowohl die auf die deliktische Produkthaftung als auch die auf das Produkthaftpflichtgesetz gestützte Ersatzpflicht des Herstellers ausgeschlossen, wenn der den Schaden verursachende Fehler des Produkts im Zeitpunkt seiner Inverkehrgabe nach dem damaligen Stand von Wissenschaft und Technik nicht erkennbar war (sogenannter Entwicklungsfehler). Für die deliktische Produkthaftung ergibt sich dies daraus, dass es im Falle eines Entwicklungsfehlers an der für einen Ersatzanspruch aus § 823 Abs. 1 BGB erforderlichen objektiven Pflichtwidrigkeit des Herstellers fehlt (vgl. Senatsurteile BGHZ 51, 91, 105; 80, 186, 196 f.; 105, 346, 354; 163, 209, 222 f. und vom 11. Juni 1996 - VI ZR 202/95 - VersR 1996, 1116, 1117; MünchKomm/Wagner, aaO, § 823 Rn. 626; Foerste, aaO, § 24 Rn. 83; Staudinger/J. Hager, BGB, Bearb. 1999, § 823 Rn. F 19; Schmidt-Salzer, aaO, Rn. 4.1116 f.; Bamberger/Roth/Spindler, BGB, 2. Aufl., § 823 Rn. 493; G. Hager, PHI 1991, 2, 6). Für auf das Produkthaftpflichtgesetz gestützte Ansprüche folgt dies aus § 1 Abs. 2 Nr. 5 ProdHaftG (vgl. dazu Senatsurteil BGHZ 129, 353, 359; BT-Drucks. 11/2447, S. 15; Kullmann, aaO, § 1 Rn. 68; MünchKomm/Wagner, aaO, § 1 ProdHaftG Rn. 49 ff.; Staudinger/Oechsler, aaO, § 1 ProdHaftG Rn. 118 ff.; Taschner/Frietsch aaO, § 1 ProdHaftG Rn. 106). Diese Bestimmung ist auch auf Instruktionsfehler anwendbar (vgl. MünchKomm/Wagner, aaO, § 1 ProdHaftG Rn. 52; Staudinger/Oechsler, aaO, § 1 ProdHaftG Rn. 119; Fürer,

aaO, S. 120; G. Hager, PHI 1991, 2, 5 f.). Denn im Hinblick auf den Zweck der Vorschrift, die Haftung für sogenannte Entwicklungsrisiken auszuschließen und die Verantwortlichkeit des Herstellers auf den Erkenntnisstand zum Zeitpunkt des Inverkehrbringens des Produkts zu beschränken (vgl. BGHZ 129, 353, 358 f.; BT-Drucks. 11/2447, S. 16), ist ein Haftungsausschluss auch dann geboten, wenn sich die Instruktion aufgrund einer nach dem Stand von Wissenschaft und Technik im Zeitpunkt der Inverkehrgabe nicht erkennbaren Gefahr als fehlerhaft erweist. Dem steht nicht das Senatsurteil vom 9. Mai 1995 (BGHZ 129, 353) entgegen. In dieser Entscheidung wurde lediglich der Fabrikationsfehler in Form des sogenannten Ausreißers vom Anwendungsbereich des § 1 Abs. 2 Nr. 5 ProdHaftG ausgenommen. Aussagen zum Instruktionsfehler wurden dagegen nicht getroffen.

28 Sowohl im Rahmen der deliktischen als auch der auf das Produkthaftpflichtgesetz gestützten Haftung setzt die Annahme eines Entwicklungsfehlers voraus, dass die potenzielle Gefährlichkeit des Produkts im Zeitpunkt seiner Inverkehrgabe nach dem damaligen Stand von Wissenschaft und Technik nicht erkannt werden konnte, weil die Erkenntnismöglichkeiten (noch) nicht weit genug fortgeschritten waren (vgl. zum ProdHaftG: Senatsurteil BGHZ 129, 353, 359; BT-Drucks. 11/2447, S. 15; Kullmann, aaO, § 1 Rn. 68; Staudinger/Oechsler, aaO, § 1 ProdHaftG Rn. 111 ff.; Taschner/Frietsch, aaO, § 1 ProdHaftG Rn. 106; vgl. zur deliktischen Produkthaftung Senatsurteil BGHZ 105, 346, 354; OLG Hamburg, VersR 1984, 793; Staudinger/J. Hager, BGB, Bearb. 1999, § 823 Rn. F 19; Bamberger/Roth/Spindler, BGB, 2. Aufl., § 823 Rn. 493; Wieckhorst, Recht und Ökonomie des Produkthaftungsgesetzes, 1994, S. 117; Kullmann, NZV 2002, 1, 4). Dabei ist unter potenzieller Gefährlichkeit des Produkts nicht der konkrete Fehler des schadensstiftenden Produkts, sondern das zugrunde liegende allgemeine, mit der gewählten Konzeption verbundene Fehlerrisiko zu verstehen (vgl. BGHZ 129, 353, 359; Staudin-

ger/Oechsler, aaO, § 1 ProdHaftG Rn. 120; Foerste JZ 1995, 1063). Für die Erkennbarkeit maßgeblich ist das objektiv zugängliche Gefahrenwissen; auf die subjektiven Erkenntnismöglichkeiten des einzelnen Herstellers kommt es nicht an (vgl. zum ProdHaftG: BT-Drs. 11/2447, S. 15; EuGH, Slg. 1997, I-2649, 2670 - Kommission/Vereinigtes Königreich; MünchKomm/Wagner, aaO, Einl. ProdHaftG Rn. 15, § 1 ProdHaftG Rn. 53; Staudinger/Oechsler, aaO, § 1 ProdHaftG Rn. 126 f.; Kullmann, aaO, § 1 Rn. 67; Taschner/Frietsch, aaO, § 1 ProdHaftG Rn. 104; zur deliktischen Produkthaftung: Kullmann/Pfister, aaO, Kza 1520, S. 15; MünchKomm/Wagner, aaO, Einl. ProdHaftG Rn. 15; Graf v. Westphalen, aaO, § 72 Rn. 80). Der im Rahmen der deliktischen Produkthaftung relevante Maßstab für die objektiv zu bestimmende Erkennbarkeit des Fehlers und damit für die objektive Pflichtwidrigkeit unterscheidet sich insoweit nicht vom Maßstab des § 1 Abs. 2 Nr. 5 ProdHaftG (vgl. Kullmann, aaO, § 1 Rn. 69; Staudinger/Oechsler, aaO, Einl. ProdHaftG Rn. 33, 41, § 1 ProdHaftG Rn. 122, 125; MünchKomm/Wagner, aaO, Einl. ProdHaftG Rn. 15; Graf v. Westphalen, Produkthaftungshandbuch, Bd. 2, 1999, § 72 Rn. 80; Kötz, aaO, S. 113 ff.; vgl. auch BT-Drs. 11/2447, S. 15; Buchner, DB 1988, 32, 33).

29 Die Beweislast für den Entwicklungsfehler trägt sowohl im Rahmen der deliktischen Haftung wegen Verletzung der Instruktionspflicht bei Inverkehrgabe des Produkts als auch im Rahmen des Produkthaftungsgesetzes der Hersteller (vgl. zum ProdHaftG dessen § 1 Abs. 2 Nr. 5 und Abs. 4 Satz 2 sowie Staudinger/Oechsler, aaO, § 1 ProdHaftG Rn. 170; vgl. zur deliktischen Haftung: Senatsurteile BGHZ 51, 91, 105 f.; 116, 60, 72 f.; vom 11. Juni 1996 - VI ZR 202/95 - VersR 1996, 1116, 1117; vom 18. Mai 1999 - VI ZR 192/98 - VersR 1999, 890, 891; BGH, BGHZ 67, 359, 362; Staudinger/J. Hager, BGB, Bearb. 1999, § 823 Rn. F 44; MünchKomm/Wagner, aaO, § 823 Rn. 662).

30 (2) Diese Grundsätze hat das Berufungsgericht bei der Prüfung, ob sich im Streitfall ein Entwicklungsfehler realisiert hat, nicht beachtet. Es hat sich aufgrund der Ausführungen des Sachverständigen davon überzeugt, dass die Beklagte erst nach Inverkehrbringen des streitgegenständlichen Fahrzeugs Kenntnis von der Möglichkeit der Fehlauslösung von Seitenairbags mit elektronischen Sensoren in diesem Fahrzeug erlangt hat. Denn erst am 3. August 2000 sei ihr der - Hinweise auf Fehlauslösungen von Seitenairbags enthaltende - Forschungsbericht der Bundesanstalt für Straßenwesen zugänglich gemacht worden. Dabei hat das Berufungsgericht, wie die Revision mit Erfolg geltend macht, verkannt, dass es nicht auf die subjektiven Erkenntnismöglichkeiten des einzelnen Herstellers, sondern darauf ankommt, ob die Erkenntnisse objektiv zugänglich waren, und dementsprechend keine Feststellungen zu der maßgeblichen Frage getroffen, ob im Zeitpunkt der Inverkehrgabe des Unfallfahrzeugs Erkenntnisse über mögliche Fehlauslösungen von Seitenairbags mit elektronischen Sensoren objektiv verfügbar waren (vgl. in diesem Zusammenhang auch BGH, Urteil vom 30. April 2009 - Xa ZR 56/05 - Airbag-Auslösesteuerung, z.V.b.).

31 Das Berufungsgericht hat darüber hinaus verkannt, dass es im Rahmen der Feststellung eines Entwicklungsfehlers nicht auf die Erkennbarkeit des konkreten Fehlers des schadensstiftenden Erzeugnisses, sondern auf die Erkennbarkeit der potenziellen Gefährlichkeit des Produkts, d.h. des mit der gewählten Konzeption allgemein verbundenen Fehlerrisikos ankommt. Das zugrunde liegende allgemeine Fehlerrisiko war der Beklagten nach den Feststellungen des Berufungsgerichts aber bekannt. Danach wusste sie im Zeitpunkt der Inverkehrgabe des streitgegenständlichen Fahrzeugs von der Gefahr, dass es in von ihr produzierten und mit Airbags mit elektronischen Sensoren ausgestatteten Limousinen der 3er-Reihe zu Fehlauslösungen der Seitenairbags kommen könnte. Denn sie hatte im Mai 1999 das mit dem Airbag-Mehrfach-

Rückhaltesystem MRS 2 mit elektronischen Sensoren ausgestattete Vorgängermodell des streitgegenständlichen Fahrzeugs zurückgerufen, um durch Einbau einer geänderten Steuergeräte-Software Fehlauslösungen von Seitenairbags zu verhindern. Nach den Feststellungen des Berufungsgerichts war ihr lediglich nicht bewusst, dass sie die Gefahr von Fehlauslösungen auch durch Einbau des weiterentwickelten Airbagsystems mit geänderter Steuergerätesoftware (Mehrfach-Rückhaltesystem MRS 3) nicht beseitigt hatte, sie also trotz aller technischen Bemühungen noch keine Problemlösung zur Vermeidung der bekannten Gefahr gefunden hatte. Die unzutreffende Annahme des Herstellers, eine bekannte Gefahr durch konstruktive Verbesserungen des bestehenden Systems behoben zu haben, reicht aber nicht aus, um einen Entwicklungsfehler anzunehmen, für den der Hersteller nicht einzustehen hat.

III.

32 Das Berufungsurteil ist deshalb aufzuheben und die Sache zur neuen Verhandlung und Entscheidung an das Berufungsgericht zurückzuverweisen, damit dieses die noch erforderlichen Feststellungen treffen kann (§§ 562 Abs. 1, 563 Abs. 1 Satz 1 ZPO). Für das weitere Verfahren weist der Senat auf Folgendes hin:

33 1. Sollte es für die neue Entscheidung auf den Ursachenzusammenhang zwischen einer etwaigen Verletzung von Instruktionspflichten und der Fehlauslösung der Airbags ankommen, wird das Berufungsgericht zu beachten haben, dass der Geschädigte zwar grundsätzlich die Beweislast dafür trägt, dass der eingetretene Schaden durch eine ausreichende Warnung vor dem Risiko vermieden worden wäre. Doch kann, wenn nicht konkrete Umstände des Falles für das Gegenteil sprechen, eine tatsächliche Vermutung dafür bestehen, dass ein

deutlicher und plausibler Hinweis auf das bestehende Risiko von dem Adressaten der Warnung beachtet worden wäre (vgl. Senatsurteile BGHZ 116, 60, 73; vom 7. Dezember 1993 - VI ZR 74/93 - VersR 1994, 319, 322; vom 2. März 1999 - VI ZR 175/98 - VersR 1999, 888, 889; OLG Karlsruhe, VersR 1998, 63, 64 f.).

34 2. Sollte es im weiteren Verfahren auf etwaige deliktische Pflichten der Beklagten zur Reaktion auf nach Inverkehrgabe des betroffenen Fahrzeugs erkennbar gewordene Gefahren des betroffenen Airbagsystems ankommen, wird das Berufungsgericht zu beachten haben, dass Inhalt und Umfang der Reaktionspflichten des Herstellers nicht davon abhängen, ob sich ein Entwicklungsfehler verwirklicht hat oder nicht (vgl. Senatsurteil vom 16. Dezember

2008 - VI ZR 170/07 - VersR 2009, 272 f. m.w.N.). Maßgeblich ist insoweit vielmehr, welche Maßnahmen erforderlich sind, um durch § 823 Abs. 1 BGB geschützte Rechtsgüter effektiv vor Produktgefahren zu bewahren (ebenda).

Müller Zoll Wellner

Pauge von Pentz

Vorinstanzen:
LG Erfurt, Entscheidung vom 03.07.2006 - 8 O 1604/05 -
OLG Jena, Entscheidung vom 10.04.2008 - 1 U 665/06 -