BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

URTEIL

VI ZR 139/15

Verkündet am:
8. Dezember 2015
Böhringer-Mangold
Justizamtsinspektorin
als Urkundsbeamtin
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

Nachschlagewerk: ja

BGHZ: ja

BGHR: ja

StVG § 7 Abs. 1; PflVG § 3 Nr. 1 a.F.; Richtlinie 72/166/EWG; Richtlinie 2005/14/EU

1. Werden beim Entladen von Heizöl aus einem Tanklastwagen wegen einer Undichtigkeit des zur Schlauchtrommel des Wagens führenden Verbindungsschlauches die Straße und das Hausgrundstück des Bestellers beschädigt, ist das dem Betrieb des Kraftfahrzeuges zuzurechnen (Abgrenzung zum Senatsurteil vom 23. Mai 1978 - VI ZR 150/76, BGHZ 71, 212 ff.).

2. Das Entladen von Öl aus einem Tanklastwagen mittels einer auf ihm befindlichen Entladevorrichtung gehört zum "Gebrauch" des Kraftfahrzeuges (Anschluss an Senatsurteil vom 26. Juni 1979 - VI ZR 122/78, BGHZ 75, 45 ff.). Diese Auslegung steht mit der 1. und 5. KH-Richtlinie in Einklang.

BGH, Urteil vom 8. Dezember 2015 - VI ZR 139/15 - OLG München
LG München II

ECLI:DE:BGH:2015:081215UVIZR139.15.0

Der VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 8. Dezember 2015 durch den Vorsitzenden Richter Galke, die Richter Wellner und Stöhr sowie die Richterinnen von Pentz und Dr. Oehler

für Recht erkannt:

Die Revision der Beklagten zu 2 gegen das Urteil des 15. Zivilsenates des Oberlandesgerichts München vom 21. Januar 2015 wird zurückgewiesen.

Die Revision der Beklagten zu 1 gegen das vorbezeichnete Urteil wird als unzulässig verworfen.

Die Beklagten haben als Gesamtschuldner die Kosten des Revisionsverfahrens zu tragen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

1 Die Kläger verlangen von den Beklagten Schadensersatz für die Beschädigung ihres Hausgrundstücks anlässlich des Austritts von Öl bei einer Lieferung mit einem Tankwagen. Ein Nachbar der Kläger hatte für diese und mehrere Anwohner bei der Beklagten zu 1 Heizöl bestellt. Die Beklagte zu 1 ließ am 24. August 2006 mit ihrem bei der Beklagten zu 2 kraftfahrzeug- und betriebs-

haftpflichtversicherten Tanklastwagen das bestellte Öl anliefern. Das Fahrzeug wurde dabei von einem bei dem Beklagten zu 1 angestellten Fahrer gefahren. Der Fahrer stellte den Tanklastwagen vor dem Haus der Kläger auf der öffentlichen Straße ab und verband den Öltank des Fahrzeugs mit Hilfe eines Schlauchs mit dem Öleinfüllstutzen am Haus der Kläger. Er begab sich gemeinsam mit dem Kläger zu 2 in den Keller, um die Beladung der Öltanks zu überwachen. Da eine gleichmäßige Beladung nicht stattfand, gingen beide nach oben, öffneten die Haustür und sahen, dass aus einem Verbindungsschlauch an einer Stelle zwischen Messeinheit und Schlauchtrommel des Tanklastwagens in einer Art Fontäne Öl herausspritzte. Der Fahrer stellte die Betankungsanlage ab, um weiteren Ölaustritt zu verhindern. Das Öl war jedoch bereits auf die Hausfassade des Anwesens der Kläger gespritzt und in das Erdreich vor dem Haus eingedrungen. Infolge des Öffnens der Tür war Öl in den Hausflur gelangt, durch ein geöffnetes gekipptes Küchenfenster auch in die Küche. Auch die Straße vor dem Haus der Kläger war mit Öl verschmutzt.

2 Die Kläger haben den ihnen entstandenen Schaden unter dem Gesichtspunkt der Gefährdungshaftung auf der Grundlage von § 7 Abs. 1 StVG sowie von § 2 Abs. 1 Satz 1 HPflG geltend gemacht. Der Schaden sei auf den Entladevorgang zurückzuführen und werde damit von § 7 Abs. 1 StVG erfasst. Der Tanklastzug sei auch eine Anlage im Sinn von § 2 Abs. 1 Satz 1 HPflG. Für jede Anspruchsgrundlage bestehe ein Direktanspruch, denn die Betätigung der Be- und Entladevorrichtung eines Sonderfahrzeugs gehöre zum Gebrauch des Fahrzeugs im Sinne von § 10 AKB.

3 Das Landgericht hat der auf Zahlung von Schadensersatz gerichteten Klage teilweise - in Höhe von 72.251,88 € - stattgegeben und weiter festgestellt, dass die Beklagten als Gesamtschuldner verpflichtet seien, den Klägern jeglichen weiteren, nicht bereits durch die Zahlung ausgeglichenen Schaden zu er-

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

setzen, der ursächlich auf dem Ölaustritt beruhe und der Beseitigung weiterer im Einzelnen genannter Schäden diene. Im Übrigen hat es die Klage abgewiesen.

4 Das Oberlandesgericht hat die Berufung der Beklagten zurückgewiesen. Dagegen richtet sich die - vom Berufungsgericht zugelassene - Revision der Beklagten zu 2, mit der sie ihr Ziel der Klageabweisung insgesamt weiterverfolgt. Ferner hat die Beklagte zu 1 in der Revisionsverhandlung beantragt, auf ihre Revision das Endurteil des Oberlandesgerichts aufzuheben.

Entscheidungsgründe:

I.

5 Das Berufungsgericht ist der Auffassung, dass die Beklagte zu 1 gegenüber den Klägern sowohl nach § 7 Abs. 1 StVG als auch nach § 2 Abs. 1 Satz 1 HPflG hafte. Ob den Klägern darüber hinaus vertragliche oder deliktische Ansprüche zustünden, könne deshalb offen bleiben. Der Ölaustritt, der zu den Schäden am klägerischen Anwesen geführt habe, sei dem Betrieb des Tankwagens zuzurechnen. Der vorliegende Fall sei dadurch gekennzeichnet, dass der Tankwagen auf einer öffentlichen Straße gestanden habe, der Verbindungsschlauch dort geleckt habe, dass das Heizöl dort ausgetreten sei und zudem einen, wenn auch völlig untergeordneten, durch die Feuerwehr rasch beseitigten Schaden auf der Straße verursacht habe. Der wohl größere Teil des Heizöls sei auf das Grundstück der Kläger gespritzt. Dies unterscheide den zu beurteilenden Sachverhalt von zahlreichen oberlandesgerichtlichen Entscheidungen, bei denen der Ölaustritt aus unterschiedlichen Gründen im Bereich des Öltanks im Anwesen des Kunden erfolgt sei. Der von den Klägern geltend ge-

machte Schaden sei zwar außerhalb des öffentlichen Verkehrsraums eingetreten. Letzteres könne für eine Haftung nach dem StVG jedoch nicht maßgeblich sein, da sie nach einhelliger Ansicht auch dann eingreife, wenn ein Fahrzeug von der Straße abkomme und dabei ein Haus beschädige. Zudem bestehe ein Anspruch auf Schadensersatz nach § 2 Abs. 1 HPflG, denn bei dem Tankwagen handele es sich um eine Anlage zur Abgabe von Flüssigkeiten.

6 Den Klägern stehe aufgrund der Haftung des Beklagten zu 1 nach den § 7 Abs. 1 StVG, § 2 Abs. 1 Satz 1 HPflG auch ein Direktanspruch gegen die Beklagte zu 2 nach § 3 Nr. 1 PflVG aF zu. In Bezug auf die Haftung nach § 7 Abs. 1 StVG sei der Direktanspruch unproblematisch. Auch wenn der Einsatz des Tankwagens nicht dem "Betrieb" im Sinne dieser Regelung zugeordnet würde, würde dies einen Direktanspruch nicht ausschließen, da der "Gebrauch" eines Kraftfahrzeugs weiter reiche als der "Betrieb". Gebraucht werde ein Fahrzeug auch dann, wenn es nur als Arbeitsmaschine eingesetzt werde. Die Zulässigkeit einer Direktklage setze voraus, dass mit ihr ein Schadensersatzanspruch verfolgt werde, der im Rahmen der Kraftfahrzeughaftpflichtversicherung von der Drittbeklagten gedeckt werden müsse. Zu diesen Ansprüchen gehöre auch der Anspruch aus § 2 Abs. 1 Satz 1 HPflG.

II.

7 Die Revision der Beklagten zu 1 ist unzulässig.

8 Das Berufungsurteil ist der Beklagten zu 1 am 27. Januar 2015 zugestellt worden. Die Beklagte zu 1 hat mit am 27. Mai 2015 beim Bundesgerichtshof eingegangenem Schriftsatz beantragt, auf ihre Revision dieses Urteil aufzuheben, und hat in der Revisionsverhandlung am 8. Dezember 2015 den Antrag

aus diesem Schriftsatz gestellt. Diese Revision war verspätet, weil die Monatsfrist des § 548 ZPO überschritten war.

III.

9 Die zulässige Revision der Beklagten zu 2 ist unbegründet.

10 1. Das Berufungsgericht hat zu Recht Schadensersatzansprüche der Kläger gegen die Beklagte zu 1 aus § 7 Abs. 1 StVG bejaht.

11 a) Voraussetzung des § 7 Abs. 1 StVG ist, dass eines der dort genannten Rechtsgüter "bei dem Betrieb eines Kraftfahrzeuges" verletzt bzw. beschädigt worden ist. Nach der ständigen Rechtsprechung des erkennenden 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 Kraftfahrzeuges 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 Kraftfahrzeuges 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 (vgl. Senatsurteile vom 5. Juli 1988 - VI ZR 346/87, BGHZ 105, 65, 66 f.; vom 6. Juni 1989 - VI ZR 241/88, BGHZ 107, 359, 366; vom 31. Januar 2012 - VI ZR 43/11, BGHZ 192, 261 Rn. 17; vom 19. April 1988 - VI ZR 96/87, VersR 1988, 641; vom 3. Juli 1990 - VI ZR 33/90, VersR 1991, 111, 112; vom 27. November 2007 - VI ZR 210/06, VersR 2008, 656 Rn. 7, und vom 26. Februar 2013 - VI ZR 116/12, VersR 2013, 599 Rn. 15). Für die Zurechnung der Betriebsgefahr

kommt es damit maßgeblich darauf an, dass der Unfall in einem nahen örtlichen und zeitlichen Zusammenhang mit einem bestimmten Betriebsvorgang oder einer bestimmten Betriebseinrichtung des Kraftfahrzeuges steht (vgl. Senatsurteile vom 21. Januar 2014 - VI ZR 253/13, BGHZ 199, 377 Rn. 5; vom 11. Juli 1972 - VI ZR 86/71, VersR 1972, 1074; vom 10. Oktober 1972 - VI ZR 104/71, VersR 1973, 83; vom 10. Februar 2004 - VI ZR 218/03, VersR 2004, 529, 531; vom 27. November 2007 - VI ZR 210/06, VersR 2008, 656 Rn. 9; vom 26. Februar 2013 - VI ZR 116/12, VersR 2013, 599 Rn. 15; vom 24. März 2015 - VI ZR 265/14, VersR 2015, 638 Rn. 5).

12 Bei Kraftfahrzeugen mit Arbeitsfunktionen ist es erforderlich, dass ein Zusammenhang mit der Bestimmung des Kraftfahrzeuges als eine der Fortbewegung und dem Transport dienende Maschine (vgl. § 1 Abs. 2 StVG) besteht. Eine Haftung nach § 7 Abs. 1 StVG entfällt daher, wenn die Fortbewegungs- und Transportfunktion des Kraftfahrzeuges keine Rolle mehr spielt und das Fahrzeug nur noch als Arbeitsmaschine eingesetzt wird (vgl. Senatsurteile vom 5. Juli 1988 - VI ZR 346/87, BGHZ 105, 65, 67; vom 23. Mai 1978 - VI ZR 150/76, BGHZ 71, 212, 214, und vom 27. Mai 1975 - VI ZR 95/74, VersR 1975, 945, 946 ; BGH, Urteil vom 13. Dezember 1990 - III ZR 14/90, BGHZ 113, 164, 165) oder bei Schäden, in denen sich eine Gefahr aus einem gegenüber der Betriebsgefahr eigenständigen Gefahrenkreis verwirklicht hat (vgl. Senatsurteil vom 2. Juli 1991 - VI ZR 6/91, BGHZ 115, 84, 87 mwN). Eine Verbindung mit dem "Betrieb" als Kraftfahrzeug kann jedoch zu bejahen sein, wenn eine "fahrbare Arbeitsmaschine" gerade während der Fahrt bestimmungsgemäß Arbeiten verrichtet (vgl. Senatsurteil vom 18. Januar 2005 - VI ZR 115/04, VersR 2005, 566, 567; BGH, Urteil vom 13. Dezember 1990 - III ZR 14/90, BGHZ 113, 164, 165; vgl. auch OLG Stuttgart, VersR 2003, 1275, 1276; OLG Rostock, DAR 1998, 474, 475).

13 Dieser Gesichtspunkt kann jedoch nicht losgelöst von dem konkreten Einsatzbereich des Fahrzeuges mit Arbeitsfunktion gesehen werden. Zwar könnten die Entscheidungen des Bundesgerichtshofs zu Schäden beim Füllen von Heizungstanks (vgl. Senatsurteile vom 23. Mai 1978 - VI ZR 150/76, BGHZ 71, 212; vom 6. Juni 1978 - VI ZR 156/76, VersR 1978, 840; vom 13. Dezember 1994 - VI ZR 283/93, VersR 1995, 427, 428; BGH, Urteil vom 14. Juni 1993 - III ZR 135/92, VersR 1993, 1155) und eines Silos (Senatsurteil vom 27. Mai 1975 - VI ZR 95/74, VersR 1975, 945 f.), in denen die Zuordnung der Schadensentstehung zum Betrieb eines Kraftfahrzeuges verneint worden ist, so verstanden werden, dass das maßgebliche Kriterium der Differenzierung das Stehen oder Fahren des Kraftfahrzeuges während der Arbeitsfunktion darstellt. Dies ist jedoch in dieser Allgemeinheit nicht zutreffend (vgl. Senatsurteil vom 24. März 2015 - VI ZR 265/14, VersR 2015, 638 Rn. 13). Erforderlich ist nämlich 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 (st. Rspr.; vgl. Senatsurteile vom 31. Januar 2012 - VI ZR 43/11, BGHZ 192, 261 Rn. 17; vom 21. Januar 2014 - VI ZR 253/13, BGHZ 199, 377 Rn. 5; vom 3. Juli 1962 - VI ZR 184/61, BGHZ 37, 311, 315 ff.; vom 27. Januar 1981 - VI ZR 204/79, BGHZ 79, 259, 262 f.; vom 6. Juni 1989 - VI ZR 241/88, BGHZ 107, 359, 367; vom 3. Juli 1990 - VI ZR 33/90, VersR 1991, 111, 112; vom 26. April 2005 - VI ZR 168/04, VersR 2005, 992, 993; vom 26. Februar 2013 - VI ZR 116/12, VersR 2013, 599 Rn. 15).

14 Gemessen daran ist eine Verbindung mit dem "Betrieb" des Kraftfahrzeuges i.S.v. § 7 Abs. 1 StVG beim stehenden Fahrzeug auch dann gegeben, während das Kraftfahrzeug in innerem Zusammenhang mit seiner Funktion als Verkehrs- und Transportmittel entladen wird, und zwar auch dann, wenn das

Entladen mit Hilfe einer speziellen Entladevorrichtung des Kraftfahrzeuges erfolgt. Daher haftet der Halter auch in diesen Fällen für die Gefahr, die das Kraftfahrzeug beim Entladen in dem in Anspruch genommenen Verkehrsraum für andere Verkehrsteilnehmer darstellt (Senatsurteil vom 23. Mai 1978 - VI ZR 150/76, BGHZ 71, 212, 215 f.). Hierhin fällt nicht nur die Gefahr durch das entladende Kraftfahrzeug als solches, sondern auch diejenige, die von den Entladevorrichtungen und dem Ladegut ausgeht. So hat etwa der Halter eines Tanklastzuges für Unfälle einzustehen, die sich bei der Anlieferung von Öl dadurch ergeben, dass Öl auf die Straße läuft, weil der Schlauch undicht ist, oder jemand über den Auslassschlauch stolpert (Senatsurteile vom 23. Mai 1978 - VI ZR 150/76, aaO, 215; vom 5. Juli 1988 - VI ZR 346/87, BGHZ 105, 65, 67).

15 b) Nach diesen Grundsätzen ist bei der gebotenen Einzelfallbetrachtung (vgl. Senatsurteil vom 27. Mai 1975 - VI ZR 95/74, VersR 1975, 945, 946) der Schaden der Kläger auf den Betrieb des Tankwagens des Beklagten zu 1 zurückzuführen. Dafür genügte es allerdings nicht, dass der Motor des Kraftfahrzeuges für den Betrieb der Ölpumpe eingesetzt wurde (vgl. Senatsurteil vom 27. Mai 1975 - VI ZR 95/74, VersR 1975, 945, 946). Im Streitfall ist vielmehr maßgeblich, dass der Tankwagen im öffentlichen Verkehrsraum vor dem Haus der Kläger abgestellt war und eine undichte Stelle in einem Schlauchstück vor der Schlauchtrommel beim Entladen eine Ölfontäne verursachte, die sowohl zu einer Ölverschmutzung der öffentlichen Straße als auch zur Beschädigung des Hausgrundstücks der Kläger führte. Es handelte sich also um Gefahren, die von einem im Verkehr befindlichen Fahrzeug beim Entladevorgang ausgingen. Bei diesem Hergang war es allein vom Zufall abhängig, ob nur der Verkehrsraum, andere Verkehrsteilnehmer oder auch das Hausgrundstück geschädigt wurden.

16

Soweit die Revision geltend macht, dass dieses Verständnis vom "Betrieb eines Kraftfahrzeuges" weiter gehe als die 1. KH-Richtlinie (Richtlinie 72/166/EWG des Rates vom 22. April 1972 betreffend die Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten bezüglich der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung und der Kontrolle der entsprechenden Versicherungspflicht, ABl. EG L 103 S. 1), dort sei unter der Benutzung von Kraftfahrzeugen lediglich die als Verkehrsmittel im Straßenverkehr zu verstehen und nicht der Einsatz bloßer Arbeitsmaschinen, ist festzuhalten, dass die genannte Richtlinie nicht den Umfang der Haftpflicht im Zusammenhang mit Kraftfahrzeugen regelt, sondern den Umfang der Pflichtversicherung, wenn Haftpflichtansprüche bestehen. Nach der Rechtsprechung des Gerichtshofs der Europäischen Union sollen die 1., 2. und 3. KH-Richtlinie nicht die Haftpflichtregelungen der Mitgliedstaaten harmonisieren. Diesen steht es vielmehr nach wie vor frei, die Haftpflicht für Schäden aus Verkehrsunfällen mit Kraftfahrzeugen selbst zu regeln (EuGH, Urteil vom 23. Oktober 2012 - C-300/10, Rn. 29 -, Juris - Marques Almeida; Urteil vom 19. April 2007 - C-356/05, NJW 2007, 269 Rn. 3 - Farrell).

17 Das Berufungsgericht konnte es danach offen lassen, ob eine deliktische Haftung oder Haftung wegen der Verletzung von vertraglichen Verpflichtungen seitens des Beklagten zu 1 in Betracht kommt. Auch ob den Klägern auf der Grundlage einer Gefährdungshaftung gegen den Beklagten zu 1 ein Anspruch aus § 2 Abs. 1 HPflG zusteht, wie vom Berufungsgericht angenommen, kann dahingestellt bleiben.

18 2. Zutreffend hat das Berufungsgericht einen Direktanspruch der Kläger gegen die Beklagte zu 2, die Kraftfahrzeughaftpflichtversicherung der Beklagten zu 1, auf der Grundlage von § 3 Nr. 1 PflVG aF i.V.m. § 7 Abs. 1 StVG und dem zwischen den Beklagten abgeschlossenen Vertrag über die Kraftfahrzeughaftpflichtversicherung für den streitgegenständlichen Tankwagen angenommen.

19 Da sich der Schadensfall am 24. August 2006 ereignete, ist für den Direktanspruch gegen den Kraftfahrzeughaftpflichtversicherer nicht § 115 VVG, sondern noch § 3 Nr. 1 PflVG aF anwendbar (vgl. Art. 12 Abs. 1, 2, 8, 1 des Gesetzes zur Reform des Versicherungsvertragsrechts vom 23. November 2007, BGBl. I S. 2631; Art. 1 Abs. 2 EGVVG; vgl. auch MünchKomm VVG/Looschelders, Art. 1 EGVVG Rn. 13; Stiefel/Maier, Kraftfahrtversicherung, 18. Aufl., § 115 VVG Rn. 1).

20 Nach § 3 Nr. 1 PflVG aF kann der Dritte im Rahmen der Leistungspflicht des Versicherers aus dem Versicherungsverhältnis einen Anspruch auf Ersatz des Schadens auch gegen den Versicherer geltend machen. Die Zulässigkeit einer Direktklage der Kläger gegen die Beklagte zu 2 setzt mithin voraus, dass sie einen Schadensersatzanspruch gegen deren Versicherungsnehmerin, die Beklagte zu 1, geltend machen, der im Rahmen der Kraftfahrzeughaftpflichtpflichtversicherung von der Beklagten zu 2 gedeckt werden muss. Die Vorschrift des § 1 PflVG, die hierfür maßgeblich ist, verpflichtet den Halter eines Kraftfahrzeugs, eine Haftpflichtversicherung zur Deckung der "durch den Gebrauch des Fahrzeugs" verursachten Personenschäden, Sachschäden und sonstigen Vermögensschäden abzuschließen und aufrechtzuerhalten.

21 An das Pflichtversicherungsgesetz knüpfte § 10 Abs. 1 AKB an (vgl. nur § 10 AKB 1988, BAnz. S. 3660; § 10 AKB, Musterbedingungen, Stand Oktober 1996, in Stiefel/Hofmann, Kraftfahrtversicherung, 17. Aufl., S. 637 f.; § 10 AKB i.d.F. vom 12. Mai 2006 in Feyock/Jacobsen/Lemor, Kraftfahrtversicherung, 3. Aufl., S. 492 ff.), in dem es heißt, dass die Kraftfahrzeughaftpflichtversicherung diejenigen Schäden deckt, die "durch den Gebrauch des im Vertrag bezeichneten Fahrzeugs" verursacht worden sind (vgl. Senat, Urteile vom 31. Januar 2012 - VI ZR 43/11, BGHZ 192, 261 Rn. 6; vom 26. Juni 1979 - VI ZR 122/78, BGHZ 75, 45, 47; Beschluss vom 8. April 2008 - VI ZR 229/07,

SP 2008, 338; BGH, Urteil vom 10. Juli 1980 - IVa ZR 17/80, BGHZ 78, 52, 53 f.). Auch in den AKB 2008 A. 1.1 wird die Freistellung von Schäden versprochen, die durch den Gebrauch des Fahrzeugs entstanden sind (vgl. nur Stiefel/Maier, Kraftfahrtversicherung, 18. Aufl. AKB 2008 A. 1.1 Was ist versichert?). An die Regelung des § 10 AKB hat der Verordnungsgeber (§ 4 Abs. 1 PflVG) angeknüpft, als er in § 2 KfzPflVV als Gegenstand des Versicherungsschutzes bestimmt hat, dass die Versicherung die Befriedigung begründeter und die Abwehr unbegründeter Schadensersatzansprüche zu umfassen hat, die aufgrund gesetzlicher Haftpflichtbestimmungen privatrechtlichen Inhalts erhoben werden, wenn durch den Gebrauch des versicherten Fahrzeugs Schäden eingetreten sind (vgl. Stiefel/Hofmann, Kraftfahrtversicherung, 17. Aufl., § 2 KfzPflVV Rn. 1). Da § 1 PflVG, der die Versicherungspflicht und damit den Mindeststandard des zu gewährleisteten Haftpflichtversicherungsschutzes regelt und an den die Regelung des Direktanspruchs anknüpft, den Begriff des "Gebrauchs des Kraftfahrzeuges" unmittelbar nennt, muss diese Norm zur Bestimmung des Mindestschutzes herangezogen werden, unabhängig davon, ob eine Auslegung der vertraglichen Regelungen des jeweiligen Haftpflichtversicherungsvertrages möglicherweise den Wagnisumfang erweitert.

22 Bei der Kraftfahrzeughaftpflichtversicherung ist das Interesse versichert, das der Versicherte daran hat, durch den Gebrauch des Fahrzeuges nicht mit Haftpflichtansprüchen belastet zu werden, gleich ob diese auf den §§ 7 ff. StVG, den §§ 823 ff. BGB oder anderen Haftungsnormen beruhen. Von der Kraftfahrzeughaftpflichtversicherung soll die typische, vom Gebrauch des Fahrzeugs selbst und unmittelbar ausgehende Gefahr gedeckt sein (vgl. BGH, Urteil vom 27. Oktober 1993 - IV ZR 243/92, VersR 1994, 83, 84). Es kommt mithin darauf an, ob der Schadensfall zu dem Haftpflichtgefahrenbereich gehört, für den die Kraftfahrzeughaftpflichtversicherung deckungspflichtig ist. "Gebraucht" wird ein Kraftfahrzeug auch dann, wenn es nur als Arbeitsmaschine eingesetzt

wird. Der Entladevorgang gehört danach zu seinem Gebrauch, solange das Kraftfahrzeug oder seine an und auf ihm befindlichen Verrichtungen dabei beteiligt sind. Der Schaden, der beim Hantieren mit Ladegut eintritt, ist dann "durch den Gebrauch" des Kraftfahrzeugs entstanden, wenn es für die schadensstiftende Verrichtung aktuell, unmittelbar, zeitlich und örtlich nahe eingesetzt worden ist. Nach diesen Grundsätzen ist das Entladen eines Tanklastzuges mittels einer auf ihm befindlichen Pumpe dem Gebrauch des Kraftfahrzeugs zuzuordnen, solange der Druck der Pumpe noch auf das abzufüllende Öl einwirkt und die Flüssigkeit durch den Schlauch heraustreibt. Damit wird der Tanklastzug mit seinen speziellen Vorrichtungen unmittelbar eingesetzt und es verwirklicht sich eine Gefahr, die von dem Fahrzeug selbst ausgeht (vgl. Senat, Urteil vom 19. September 1989 - VI ZR 301/88, VersR 1989,1187; Beschluss vom 8. April 2008 - VI ZR 229/07, SP 2008, 338). Der im Streitfall beim Entladevorgang des Öltankwagens, der sich im öffentlichen Straßenraum befand, eingetretene Ölschaden ist demnach nicht nur dem Betrieb, sondern auch dem Gebrauch des Kraftfahrzeuges zuzuordnen.

23 So schließt nach der ganz herrschenden Meinung in Rechtsprechung und Literatur der Begriff des Gebrauchs im Sinne von § 1 PflVG den Betrieb des Kraftfahrzeuges im Sinne von § 7 StVG ein, geht aber noch darüber hinaus (vgl. nur Senatsurteile vom 31. Januar 2012 - VI ZR 43/11, JR 2013, 140 ff.; vom 26. Juni 1979 - VI ZR 122/78, BGHZ 75, 45, 48; BGH, Urteile vom 10. Juli 1980 - IVa ZR 17/80, BGHZ 78, 52, 53; vom 23. Februar 1977 - IV ZR 59/76, VersR 1977, 418, 419; Feyock in Feyock/Jacobsen/Lemor, Kraftfahrtversicherung, 3. Aufl., § 1 PflVG Rn. 9; Lampe in Erbs/Kohlhaas, Strafrechtliche Nebengesetze, § 1 PflVG Rn. 14, Stand September 2015).

24 Diesem Ergebnis steht auch die für den Streitfall noch maßgebliche 1. KH-Richtlinie nicht entgegen. Zwar diente § 1 PflVG nicht der Umsetzung von

Art. 3 der 1. KH-Richtlinie, der die Pflichtversicherung für die Kraftfahrzeughaftpflicht regelt, da diese Versicherungspflicht für durch den Gebrauch des Fahrzeugs verursachte Schäden im nationalen Recht bereits zuvor bestand (vgl. nur das Gesetz zur Änderung von Vorschriften über die Pflichtversicherung für Kraftfahrzeughalter vom 5. April 1965, BGBl. I S. 123; vgl. auch den historischen Abriss bei Feyock in Feyock/Jacobsen/Lemor, Kraftfahrtversicherung, 3. Aufl., Vor § 1 PflVG Rn. 1). Die Umsetzung der 1. KH-Richtlinie in deutsches Recht erfolgte mit dem Gesetz zur Änderung des Gesetzes über die Haftpflichtversicherung für ausländische Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger vom 11. Januar 1974 (BGBl. I S. 43) sowie einer hierauf gestützten Rechtsverordnung (Verordnung zur Durchführung der Richtlinie des Rates der Europäischen Gemeinschaften vom 24. April 1972 betreffend die Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten bezüglich der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung und der Kontrolle der entsprechenden Versicherungspflicht vom 8. Mai 1974, BGBl. I S. 1062; vgl. Lemor in Feyock/Jacobsen/Lemor, aaO, Europa, Rn. 34). Diese ließen jedoch § 1 PflVG ebenso unberührt wie auch die Umsetzungen der nachfolgenden Kraftfahrzeughaftpflichtversicherungsrichtlinien.

25 Zu den Umsetzungsvorschriften gehören aber nicht nur solche Vorschriften, die anlässlich der Umsetzung der Richtlinien geschaffen oder geändert wurden, sondern gleichermaßen solche, die unverändert geblieben sind und von nun an auch die Richtlinie umsetzen (vgl. Kuhn, EuR 2015, 216 f.). Soweit sie inhaltlich die Richtlinie umsetzen, sind die nationalen Gerichte verpflichtet, die Auslegung des nationalen Rechts unter voller Ausschöpfung des Beurteilungsspielraums, den ihnen das nationale Recht einräumt, soweit wie möglich am Wortlaut und Zweck der Richtlinie auszurichten, um das mit der Richtlinie verfolgte Ziel zu erreichen (vgl. BGH, Urteil vom 26. November 2008 - VIII ZR 200/05, BGHZ 179, 27 Rn. 19 mwN).

26 Unter welchen Voraussetzungen nach Art. 3 Abs. 1 der 1. KH-Richtlinie eine Pflichtversicherung für die Haftpflicht bei Fahrzeugen bei gewöhnlichem Standort im Inland einzurichten ist, hat der Gerichtshof der Europäischen Union bereits entschieden. In seinem Urteil vom 4. September 2014 (C-162/13, VersR 2015, 311 Rn. 41 ff. - Vnuk / Zavarovalnica Triglav d.d.) hat er ausgeführt, dass Art. 3 Abs. 1 der vorgenannten Richtlinie dahin auszulegen ist, dass der darin enthaltene Begriff der "Benutzung eines Fahrzeuges" jede Benutzung eines Fahrzeuges umfasst, die dessen gewöhnlicher Funktion entspricht (vgl. die englische Fassung: "that the concept of ‚use of vehicles' in that article covers any use of a vehicle, that is consistent with the normal function of that vehicle"; in der französischen Fassung: "...doit être interprété en ce sens que relève de la notion de ‚circulation des véhicules' qui y figure toute utilisation d'un véhicule qui est conforme à la fonction habituelle de ce véhicule").

27 Eine Vorlage an den Gerichtshof der Europäischen Union nach Art. 267 Abs. 3 AEUV ist aufgrund dieser Klärung nicht veranlasst (vgl. EuGH, Urteile vom 6. Oktober 1982 - C-283/81, Slg. 1982, I-03415 Rn. 16 - CILFIT/Ministero delle Sanità; vom 11. September 2008 - C-428/06, Slg. 2008, I-06747 Rn. 42 - UGT-Rioja).

28 Die Subsumtion des konkreten Falles unter diese Voraussetzungen ist Sache des nationalen Gerichtes (vgl. EuGH, Urteil vom 4. September 2014 - C-162/13, VersR 2015, 311 Rn. 59 - Vnuk / Zavarovalnica Triglav d.d.), so auch im Streitfall. Die besondere Betonung der Bedeutung des Schutzes der durch einen Unfall Geschädigten, deren Schaden durch ein Fahrzeug bei dessen Nutzung verursacht wird, erhellt, dass der Gerichtshof der Europäischen Union hier von einer weiten Auslegung ausgeht. Deshalb ist anzunehmen, dass der rechtliche Gehalt des Begriffs "Gebrauch des Kraftfahrzeuges" des deutschen Rechts in der bisherigen Auslegung durch die höchstrichterliche Recht-

sprechung mit dem des Art. 3 Abs. 1 der 1. KH-Richtlinie in der Auslegung durch den Gerichtshof der Europäischen Union übereinstimmt. Nicht nur hinsichtlich der Begriffe "Benutzung" und "Gebrauch", sondern auch im Abstellen auf den unmittelbaren Einsatz und die von dem Fahrzeug selbst ausgehenden typischen Gefahren, die als solche nur bei einer Benutzung in der gewöhnlichen Funktion eintreten können, besteht hier Übereinstimmung. In jedem Fall gehört ein Entladevorgang bei einem Lastwagen oder sonstigen Gütertransportfahrzeug wie im Streitfall auch zu der gewöhnlichen Funktion des Fahrzeuges.

29 Auch wenn man dies anders sehen wollte, wäre hier von einem "Gebrauch" im Sinne von § 1 PflVG auszugehen. Denn der Begriff des "Gebrauchs" im deutschen Recht würde weiterreichen als die Definition des Gerichtshofs der Europäischen Union, also weiter als die Richtlinie. Damit gewährte das deutsche Recht dem Geschädigten weitergehenden Schutz. Dann wäre von einer überschießenden Umsetzung der Richtlinie auszugehen, die auch bei unverändert gebliebenen Vorschriften des nationalen Rechts in Betracht kommt (vgl. Kuhn, EuR 2015, 216 f.). Eine überschießende Umsetzung der Richtlinie ist hier ausdrücklich gestattet. Darauf weisen schon die Erwägungen der 1. KH-Richtlinie hin, wonach es geboten ist, in den nationalen Rechtsvorschriften aller Mitgliedstaaten die Pflicht zur Haftpflichtversicherung dieser Fahrzeuge mit einer im gesamten Gebiet der Gemeinschaft gültigen Deckung vorzusehen, die einzelstaatlichen Rechtsvorschriften aber Abweichungen für bestimmte Personen und Fahrzeuge vorsehen könnten. Nach Art. 6 Abs. 2 der 5. KH-Richtlinie (Richtlinie 2005/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2005 zur Änderung der Richtlinien 72/166/EWG, 84/5/EWG, 88/357/EWG und 90/232/EWG des Rates sowie der Richtlinie 2000/26/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung, ABl. EU L 149, S. 14), die in ihrem Art. 4 Nr. 4 den Direktanspruch gegen den Versicherer für Schäden nach Art. 3 der 1. KH-

Richtlinie auf Unfälle in den Wohnsitzmitgliedstaaten der Geschädigten erweiterte, können die Mitgliedstaaten im Einklang mit dem Vertrag Bestimmungen beibehalten oder einführen, die für die Geschädigten günstiger sind als die Bestimmungen, die zur Umsetzung dieser Richtlinie erforderlich sind (so auch das aktuelle Recht vgl. Art. 28 der sogenannten 6. KH-Richtlinie, 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 vom 7. Oktober 2009, S. 11 bis 31).

30 Soweit von der Revision weiter geltend gemacht wird, dass geschädigte Grundstückseigentümer von dem Direktanspruch ausgenommen seien, da dieser sich lediglich auf "Verkehrsunfallopfer" erstrecke, erweist sich das nicht als durchgreifend. Dies ergibt sich bereits auf der Grundlage der 5. KH-Richtlinie. In deren Art. 4 Nr. 4 zur Einführung des Direktanspruches ist nämlich geregelt, dass die Mitgliedstaaten sicherstellen, dass Geschädigte eines Unfalls, der durch ein im Sinne des Art. 3 Abs. 1 der Richtlinie 72/166/EWG versichertes Fahrzeug verursacht wurde, einen Direktanspruch gegen das Versicherungsunternehmen haben, das die Haftpflicht des Unfallverursachers deckt. In Art. 1 der hierdurch in Bezug genommenen 1. KH-Richtlinie ist unter Ziff. 2 geregelt, dass Geschädigter jede Person ist, die ein Recht auf Ersatz eines von einem Kraftfahrzeug verursachten Schadens hat. Daraus ist eine Beschränkung auf Straßenverkehrsteilnehmer oder Verkehrsunfallopfer im engen Sinne nicht ableitbar. Auch für diese Frage gilt im Übrigen, dass nach Art. 6 Abs. 2 der 5. KH-Richtlinie - wie bereits ausgeführt - die Mitgliedstaaten Bestimmungen beibehalten oder einführen können, die für den Geschädigten günstiger sind als die

Bestimmungen, die zur Umsetzung der Richtlinie erforderlich sind (vgl. nur zu Art. 28 Abs. 1 der 6. KH-Richtlinie Senatsurteil vom 15. Oktober 2013 - VI ZR 471/12, VersR 2013, 1544 Rn. 10).

Galke Wellner Stöhr

von Pentz Oehler

Vorinstanzen:
LG München II, Entscheidung vom 06.05.2014 - 5 O 7209/06 -
OLG München, Entscheidung vom 21.01.2015 - 15 U 2296/14 -