



BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

URTEIL

VI ZR 286/19

Verkündet am:
11. Februar 2020
Böhringer-Mangold
Justizamtsinspektorin
als Urkundsbeamtin
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

Nachschlagewerk: ja
BGHZ: nein
BGHR: ja

StVG § 7 Abs. 1

Zur Reichweite der Haftung des Halters eines Anhängers nach § 7 Abs. 1
StVG.

BGH, Urteil vom 11. Februar 2020 - VI ZR 286/19 - LG Detmold
AG Lemgo

Der VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 11. Februar 2020 durch den Vorsitzenden Richter Seiders, den Richter Offenloch, die Richterin Müller sowie die Richter Dr. Klein und Böhm

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Klägerin wird das Urteil der 3. Zivilkammer des Landgerichts Detmold vom 12. Juni 2019 aufgehoben. Die Sache wird zur neuen Verhandlung und Entscheidung, auch über die Kosten des Revisionsverfahrens, an das Berufungsgericht zurückverwiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

- 1 Die Klägerin macht im Wege des Direktanspruchs gegen den beklagten Haftpflichtversicherer Schadensersatzansprüche wegen eines Unfalls geltend, der sich am 18. Januar 2018 auf dem Parkplatz der Versicherungsnehmerin der Beklagten, der Firma B., in Bad Salzuflen ereignete und bei dem der Pkw der Klägerin beschädigt wurde.
- 2 Der Ehemann der Klägerin, der bei der Firma B. als Berufskraftfahrer angestellt ist, stellte das Fahrzeug der Klägerin in einem Bereich des Parkplatzes ab, der als Stellplatz für abgekoppelte Sattelauflieger genutzt wird. Während des Sturmes "Friederike" wurde ein in der Nähe abgestellter, bei der Beklagten haftpflichtversicherter Sattelauflieger durch starken Seitenwind gegen den Pkw der Klägerin geschoben, der dabei einen Totalschaden erlitt.

3 Die Klägerin hat behauptet, der Parkplatz der Firma B. sei auch für Kunden und die Öffentlichkeit frei zugänglich, die Firma dulde zumindest dessen Benutzung durch Mitarbeiter und Dritte. Der schadensursächliche Sattelaufleger sei nicht ordnungsgemäß gesichert gewesen.

4 Das Amtsgericht hat die Klage abgewiesen, die Berufung der Klägerin hatte keinen Erfolg. Mit ihrer vom Landgericht zugelassenen Revision verfolgt die Klägerin ihr Klagebegehren weiter.

Entscheidungsgründe:

I.

5 Das Berufungsgericht hat zur Begründung seiner Entscheidung ausgeführt, der Klägerin stehe ein Anspruch gegen die Beklagte aus § 7 StVG, § 115 VVG nicht zu. Das Amtsgericht habe das Haftungsmerkmal "bei dem Betrieb" im Sinne des § 7 Abs. 1 StVG zu Recht abgelehnt. Der nach der höchstrichterlichen Rechtsprechung erforderliche örtliche und zeitliche Kausalzusammenhang mit einem bestimmten Betriebsvorgang oder einer bestimmten Betriebseinrichtung des Auflegers sei nicht feststellbar. Der Schaden beruhe allein auf einer äußeren, windbedingten Krafteinwirkung auf den auf dem Parkplatz abgestellten Lkw-Aufleger.

6 Ein Zusammenhang mit einem Betriebsvorgang sei nicht zu erkennen. Soweit diesbezüglich der Vorgang des Abstellens in Betracht komme, sei zusätzlich erforderlich, dass das Fahrzeug nicht ordnungsgemäß abgestellt worden sei. Dies könne vorliegend allenfalls dann anzunehmen sein, wenn - was streitig sei - beim Abstellen des Auflegers keine Unterlegkeile verwendet worden wären. Dass hierzu eine Pflicht bestanden habe, sei jedoch nicht ersicht-

lich. § 41 Abs. 14 StVZO sehe insoweit lediglich die Pflicht vor, Unterlegkeile mitzuführen, regele jedoch nicht deren Gebrauch. Unabhängig davon dienen Unterlegkeile der Sicherung der Fahrzeuge an einer Steigung, nicht jedoch in der Ebene. Auf den in der Akte befindlichen Lichtbildern sei jedoch kein Gefälle auf dem Parkplatz zu erkennen. Eine Pflicht zur Nutzung von Unterlegkeilen ergebe sich auch nicht allein aus einer Unwetterwarnung, zumal in Abwesenheit eines Gefälles schon unklar sei, wo in Erwartung eines Sturmereignisses Unterlegkeile zu positionieren gewesen wären. Im Ergebnis sei das Abstellen des Aufliegers ohne Verwendung von Unterlegkeilen nicht als verkehrswidrig anzusehen, so dass sich aus dem Abstellen allein kein Zusammenhang mit einem Betriebsvorgang ergebe.

7

Einen Zusammenhang mit einer Betriebseinrichtung vermöge die Kammer ebenfalls nicht zu erkennen. Ein solcher wäre allenfalls dann zu bejahen, wenn man bereits einen Rollvorgang als ausreichend dafür erachten würde, dass sich eine typische Gefahr eines Anhängers verwirklicht habe. Ob vorliegend von einem Rollvorgang gesprochen werden könne, sei jedoch bereits fraglich. Denn der Auflieger sei vom Wind zur Seite gedrückt worden. Es handle sich mithin nicht um eine "Bewegung in Richtung der Räder". Allerdings sei hier auch nicht auszuschließen, dass die Räder des Aufliegers dessen Seitwärtsbewegung begünstigt hätten, da auch ein Drehen eines Fahrzeugs auf der Stelle in der Regel immer mit einer Rollbewegung der Reifen einhergehe. Letztlich könne dies jedoch dahinstehen, da sich aus dem Urteil des Bundesgerichtshofs vom 27. November 2007 - VI ZR 210/06 ergebe, dass allein der Umstand des Rollens eines Fahrzeugs für die Verwirklichung einer typischen Gefahr nicht ausreiche. Dem schließe sich die Kammer an. Denn erforderlich für eine Haftung sei die Verwirklichung einer Gefahr, vor der § 7 StVG den Verkehr schützen solle. Diese Vorschrift solle jedoch vor den spezifischen Gefahren schützen, die von Kraftfahrzeugen ausgingen. Zwar würden in § 7 Abs. 1 StVG

auch Anhänger, also nicht motorisierte Fahrzeuge, genannt. Stellte man jedoch für die Verwirklichung einer kraftfahrzeugspezifischen Gefahr ausschließlich auf die Rollbewegung der Reifen ab, würde dies die Grenze zwischen Kraftfahrzeugen und nicht motorisierten Fahrzeugen verschwimmen lassen. Aus der Rechtsprechung und aus dem Sinn und Zweck der Vorschrift ergebe sich vielmehr, dass im Falle eines schadensverursachenden Anhängers die Betriebsgefahr des Zugfahrzeugs in irgendeiner Form auf den Anhänger fortgewirkt haben müsse, dieser also etwa von einem Kraftfahrzeug in eine bestimmte Position gebracht worden sei, aus der sich eine Gefahr für andere Verkehrsteilnehmer oder Fahrzeuge ergebe. Dies sei bei einem Sattelaufliieger, der auf einem unstrittig hierfür vorgesehenen Stellplatz geparkt worden sei, jedoch nicht der Fall.

- 8 Da das Tatbestandsmerkmal "bei dem Betrieb" bereits aus diesen Gründen nicht erfüllt sei, könne die Frage offenbleiben, ob es sich bei dem Parkplatz der Firma B. um einen öffentlichen oder privaten Parkplatz handele.

II.

- 9 Diese Erwägungen halten revisionsrechtlicher Prüfung nicht in jeder Hinsicht stand. Auf der Grundlage der vom Berufungsgericht getroffenen Feststellungen kann ein Anspruch der Klägerin auf Ersatz des ihr entstandenen Sachschadens gegen die Beklagte aus § 115 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 VVG, § 7 Abs. 1 StVG nicht verneint werden.

- 10 1. Voraussetzung einer Haftung nach § 7 Abs. 1 StVG in der Fassung des zweiten Gesetzes zur Änderung schadensersatzrechtlicher Vorschriften vom 19. Juli 2002 (BGBl. I S. 2674) ist, dass bei dem Betrieb eines Kraftfahr-

zeugs oder eines Anhängers, der dazu bestimmt ist, von einem Kraftfahrzeug mitgeführt zu werden, eines der in der Vorschrift genannten Rechtsgüter verletzt bzw. geschädigt worden ist. Nach der ständigen Rechtsprechung des Senats ist das Haftungsmerkmal "bei dem Betrieb" im Hinblick auf Kraftfahrzeuge entsprechend dem umfassenden Schutzzweck der Norm weit auszulegen. Denn die Haftung nach § 7 Abs. 1 StVG ist der Preis dafür, dass durch die Verwendung eines Kraftfahrzeugs erlaubterweise eine Gefahrenquelle eröffnet wird; die Vorschrift will daher alle durch den Kraftfahrzeugverkehr beeinflussten Schadensabläufe erfassen. Ein Schaden ist demgemäß bereits dann "bei dem Betrieb" eines Kraftfahrzeugs entstanden, wenn sich in ihm die von dem Kraftfahrzeug ausgehenden Gefahren ausgewirkt haben, d.h. wenn bei der insoweit gebotenen wertenden Betrachtung das Schadensgeschehen durch das Kraftfahrzeug (mit)geprägt worden ist. Erforderlich ist aber stets, dass es sich bei dem Schaden, für den Ersatz verlangt wird, um eine Auswirkung derjenigen Gefahren handelt, hinsichtlich derer der Verkehr nach dem Sinn der Haftungs Vorschrift schadlos gehalten werden soll, d.h. die Schadensfolge muss in den Bereich der Gefahren fallen, um derentwillen die Rechtsnorm erlassen worden ist. Für die Zurechnung der Betriebsgefahr kommt es damit grundsätzlich maßgeblich darauf an, dass die Schadensursache in einem nahen örtlichen und zeitlichen Zusammenhang mit einem bestimmten Betriebsvorgang oder einer bestimmten Betriebseinrichtung des Kraftfahrzeugs steht (vgl. nur Senatsurteil vom 26. März 2019 - VI ZR 236/18, VersR 2019, 897 Rn. 8 mwN), was im Einzelfall unter Berücksichtigung aller Umstände zu entscheiden ist (vgl. Senatsurteil vom 24. März 2015 - VI ZR 265/14, VersR 2015, 638 Rn. 13). Der Betrieb eines Fahrzeugs dauert fort, solange der Fahrer das Fahrzeug im Verkehr belässt und die dadurch geschaffene Gefahrenlage fortbesteht (vgl. Senatsurteile vom 9. Januar 1959 - VI ZR 202/57, BGHZ 29, 163, 169, juris Rn. 10; vom 25. Oktober 1994 - VI ZR 107/94, VersR 1995, 90, 92, juris Rn. 18 ff.; vom 16. April

1996 - VI ZR 79/95, VersR 1996, 856, juris Rn. 13; König in Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 45. Aufl., StVG § 7 Rn. 7).

- 11 Diese Grundsätze sind entsprechend auf den Betrieb von Anhängern anzuwenden, soweit sie dazu bestimmt sind, von einem Kraftfahrzeug mitgeführt zu werden. Ziel des Änderungsgesetzes vom 19. Juli 2002, mit dem die eigenständige Halterhaftung für diese Anhänger eingeführt wurde, war es, für sie in gleicher Weise eine Gefährdungshaftung zu schaffen wie für Kraftfahrzeuge (vgl. Stellungnahme des Bundesrates, BT-Drucks. 14/7752 S. 50, und Stellungnahme der Bundesregierung hierzu BT-Drucks. 14/7752 S. 56; Burmann in Burmann/Heß/Hühnermann/Jahnke, Straßenverkehrsrecht, 26. Aufl., StVG § 7 Rn. 12).
- 12 2. Bei Zugrundelegung dieser Maßstäbe ist die Begründung des Berufungsgerichts, mit der es eine Schadensverursachung bei Betrieb des bei der Beklagten haftpflichtversicherten Sattelauflegers im Streitfall verneint hat, nicht frei von Rechtsfehlern.
- 13 a) Entgegen der Auffassung der Revision ist es allerdings nicht zu beanstanden, dass das Berufungsgericht eine Zurechnung des geltend gemachten Sachschadens zu der von dem Sattelaufleger ausgehenden Betriebsgefahr im Sinne des § 7 Abs. 1 StVG nicht wegen der behaupteten unzureichenden Sicherung des Anhängers beim Abstellen auf dem Parkplatz der Firma B. bejaht hat. Das Berufungsgericht ist insoweit zu Recht zunächst davon ausgegangen, dass der Betrieb des Fahrzeugs nicht endet, solange eine durch pflichtwidriges Abstellen verursachte Gefahrenlage für den Verkehr noch fortwirkt (vgl. Senatsurteil vom 25. Oktober 1994 - VI ZR 107/94, VersR 1995, 90, 92, juris Rn. 15 ff.), hat aber unter Würdigung der Umstände des Streitfalls keinen Verstoß gegen Sicherungspflichten feststellen können. Konsequenterweise hat das Be-

rufungsgericht deshalb auch keinen Ansatzpunkt für eine verschuldensabhängige Haftung gesehen. Dagegen ist aus Rechtsgründen nichts zu erinnern.

- 14 aa) Gegen den rechtlichen Ausgangspunkt des Berufungsgerichts bestehen keine Bedenken. Unter dem Gesichtspunkt der deliktischen Verkehrssicherungspflicht ist derjenige, der eine Gefahrenlage - gleich welcher Art - schafft, grundsätzlich verpflichtet, die notwendigen und zumutbaren Vorkehrungen zu treffen, um eine Schädigung anderer möglichst zu verhindern. Die rechtlich gebotene Verkehrssicherung umfasst diejenigen Maßnahmen, die ein umsichtiger und verständiger, in vernünftigen Grenzen vorsichtiger Mensch für notwendig und ausreichend hält, um andere vor Schäden zu bewahren (vgl. nur Senatsurteil vom 25. Februar 2014 - VI ZR 299/13, VersR 2014, 642 Rn. 8 f.; BGH, Urteil vom 19. Juli 2018 - VII ZR 251/17, VersR 2019, 53 Rn. 17 f.; jeweils mwN).
- 15 Es ist nicht ersichtlich, dass das Berufungsgericht bei seiner Beurteilung von abweichenden Maßstäben ausgegangen wäre. Soweit die Revision rügt, das Berufungsgericht habe übersehen, dass bei Abstellen eines Anhängers auch Pflichten aus § 14 Abs. 2 StVO resultieren würden, ergibt sich aus dem Umstand, dass diese Vorschrift in den Entscheidungsgründen nicht ausdrücklich genannt wird, kein Rechtsfehler. Denn die von der Revision angeführte Bestimmung des § 14 Abs. 2 Satz 1 StVO, wonach der Fahrzeugführer die nötigen Maßnahmen treffen muss, um Unfälle oder Verkehrsstörungen zu vermeiden, wenn das Fahrzeug verlassen wird, postuliert keine von der oben dargestellten allgemeinen Verkehrssicherungspflicht grundsätzlich abweichenden Verhaltenspflichten. Der Revision kann insoweit nicht darin gefolgt werden, dass sich vorliegend aus der Pflicht zur Mitführung von (zwei) Unterlegkeilen gemäß § 41 Abs. 14 StVZO automatisch auch eine Pflicht zu deren Verwendung aus § 14 Abs. 2 StVO ergeben würde. Denn auch für die Bestimmung der sich aus § 14 Abs. 2 StVO ergebenden Pflichten ist - nicht anders als im Hinblick auf die allgemeine Verkehrssicherungspflicht - maßgeblich, welche Maßnahmen aufgrund der konkreten Gefahrenlage nach den Umständen des Einzelfalls - objektiv - erforderlich sind. Aus dem von der Revision angeführten Urteil des Bundesge-

richtshofs vom 23. März 1962
- 4 StR 475/61, NJW 1962, 1164, 1165, ergibt sich nichts anderes. Dementsprechend hat das Berufungsgericht unter Würdigung der Umstände des Streitfalls und Auswertung der in der Akte befindlichen Lichtbilder geprüft, ob aufgrund der konkreten Gefährdungslage eine Pflicht zur Verwendung von Unterlegkeilen bestand. Es trifft nicht zu, dass das Berufungsgericht nur geprüft hätte, ob gegen eine Pflicht aus § 41 Abs. 14 StVZO verstoßen wurde, wie die Revision meint. Das Berufungsgericht hat lediglich - zutreffend - konstatiert, dass diese Vorschrift keine Vorgaben zum Einsatz der Unterlegkeile enthält. Es ist dagegen nicht davon ausgegangen, schon deshalb sei eine Verwendungspflicht ausgeschlossen.

16 bb) Auch die Würdigung der besonderen Umstände des Streitfalls durch das Berufungsgericht dahingehend, dass ohne feststellbares Gefälle vorliegend auch bei einer Sturmwarnung keine Pflicht bestanden habe, die Sicherungskeile zu verwenden, ist nicht zu beanstanden. Das Berufungsgericht hat bei seiner Beurteilung nicht allein auf das Fehlen eines Gefälles abgestellt, wovon die Revision auszugehen scheint, sondern hat auch die vorliegend gefährdungsrelevante Sturmlage in den Blick genommen. Insoweit erscheint das Argument des Berufungsgerichts plausibel, dass beim Abstellen des Anhängers schon nicht klar gewesen sei, wo in Erwartung des Sturmereignisses Unterlegkeile zu positionieren gewesen wären, um eine windbedingte Verschiebung des Anhängers zu verhindern, zumal nicht festgestellt ist, dass der Unfall durch ein Wegrollen des Anhängers verursacht wurde. Dagegen bringt die Revision auch nichts vor.

17 cc) Soweit die Revision geltend macht, das Berufungsgericht hätte durch Einholung des hierfür zum Beweis angebotenen Sachverständigengutachtens klären müssen, ob das Fahrzeug ohne Betätigung der Feststellbremse abgestellt worden und abgesattelt gewesen sei, wird diese Verfahrensrüge nicht

ordnungsgemäß ausgeführt. Denn in dem von der Revision diesbezüglich in Bezug genommenen in erster Instanz eingereichten Schriftsatz der Klägerin vom 3. August 2018, S. 3 wird kein Sachverständigenbeweis für eine entsprechende Behauptung angeboten. Der dort angeregte Sachverständigenbeweis betrifft den Vortrag der Klägerin zu den Eigenschaften der Unterlegkeile.

18 b) Auf der Grundlage der getroffenen Feststellungen rechtlich fehlerhaft ist jedoch die Auffassung des Berufungsgerichts, nach dem Schutzzweck des § 7 Abs. 1 StVG komme vorliegend eine Haftung nur bei der Verletzung von Sicherungspflichten beim Abstellen des Anhängers in Betracht. Damit verkennt das Berufungsgericht die Reichweite des Haftungsmerkmals "bei dem Betrieb" im Sinne dieser Vorschrift.

19 aa) Der streitgegenständliche Schaden wurde dadurch verursacht, dass der bei der Beklagten haftpflichtversicherte Sattelaufzieger durch starken Seitenwind gegen den auf demselben Parkplatz abgestellten Pkw der Klägerin geschoben wurde. Es hat sich damit die aus der Konstruktion des Anhängers resultierende Gefahr einer unkontrollierten Bewegung durch Windeinfluss verwirklicht, die durch das Abstellen noch nicht beseitigt war, auch wenn dieses ordnungsgemäß erfolgte. Diese Gefahr wird im vorliegenden Fall nach den obengestellten Grundsätzen vom Schutzzweck des § 7 Abs. 1 StVG erfasst, wenn sich das Fahrzeug zum Zeitpunkt der Unfallverursachung im Verkehrsraum befand. Der notwendige Zusammenhang zwischen dem Betriebsvorgang und der streitgegenständlichen Schadensursache ist dann gegeben, unabhängig davon, ob sich der Anhänger zum Zeitpunkt seiner Verschiebung schon in Bewegung befand oder durch den Wind "in Richtung der Räder" bewegt wurde. Unerheblich ist vorliegend auch, ob sich der Unfall im privaten oder öffentlichen Verkehrsraum ereignete. Denn nach gefestigter Senatsrechtsprechung erfordert der Betrieb eines Fahrzeugs im Sinne des § 7 Abs. 1 StVG nicht seinen Einsatz

auf öffentlicher Verkehrsfläche (vgl. nur Senatsurteil vom 24. März 2015 - VI ZR 265/14, NJW 2015, 1681 Rn. 10 mwN). Soweit im Urteil des Senats vom 9. Januar 1959 (VI ZR 202/57, BGHZ 29, 163, 169, juris Rn. 10) ausgeführt wird, der Betrieb werde "erst unterbrochen, wenn das Fahrzeug von der Fahrbahn gezogen und an einem Ort außerhalb des allgemeinen Verkehrs aufgestellt wird", ist dies nach dem Kontext der Entscheidungsgründe dahin zu verstehen, dass damit auch die Gefahrenlage für andere Verkehrsteilnehmer beendet werden muss, um den Betrieb zu beenden (vgl. auch König in Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 45. Aufl., § 7 StVG Rn. 5; Greger in Greger/Zwickel, Haftungsrecht des Straßenverkehrs, 5. Aufl., § 3 Rn. 56; Kaufmann in Geigel, Der Haftpflichtprozess, 28. Aufl., Kap. 25 Rn. 58 f.).

20 Eine Verwirklichung der Betriebsgefahr läge im Streitfall dagegen dann nicht vor, wenn der Anhänger ordnungsgemäß außerhalb jeglichen Verkehrsraums abgestellt worden sein sollte (vgl. auch Senatsurteil vom 24. März 2015 - VI ZR 265/14, NJW 2015, 1681 Rn. 14; Greger in Greger/Zwickel, Haftungsrecht des Straßenverkehrs, 5. Aufl., § 3 Rn. 55).

21 bb) Das Berufungsgericht hat keine Feststellungen dazu getroffen, ob sich das Unfallereignis innerhalb oder außerhalb des Verkehrsraums ereignete. Aus dem vom Berufungsgericht festgestellten und zur Begründung seiner Ansicht herangezogenen Umstand, dass der Sattelauflieger auf einem hierfür vorgesehenen Stellplatz auf dem Parkplatz der Firma B. abgestellt wurde, ergibt sich noch nicht, ob der Anhänger und der Pkw der Klägerin innerhalb oder außerhalb des anderen Verkehrsteilnehmern als der Versicherungsnehmerin der Beklagten zur Verfügung stehenden Verkehrsbereichs abgestellt worden ist. Nach dem somit revisionsrechtlich als zutreffend zu unterstellenden - nach dem Tatbestand des Berufungsurteils streitigen - Sachvortrag der Klägerin, wonach der Parkplatz der Firma B. auch für Kunden und die Öffentlichkeit frei zugäng-

lich gewesen sei und die Firma zumindest dessen Benutzung durch Mitarbeiter und Dritte geduldet habe, Sattelaufleger und Pkw der Klägerin sich also im Bereich von Verkehrsflächen befanden, ist der geltend gemachte Sachschaden der Betriebsgefahr des Sattelauflegers zuzurechnen.

22 cc) Anders als das Berufungsgericht meint, kann demgegenüber nicht darauf abgestellt werden, im Falle eines schadensverursachenden Anhängers müsse die Betriebsgefahr des Zugfahrzeugs in irgendeiner Form auf den Anhänger fortgewirkt haben, woran es im Streitfall fehle. Es kann insoweit dahinstehen, ob eine derartige teleologische Reduktion des Anwendungsbereichs des § 7 Abs. 1 StVG nach seiner Neufassung durch das zweite Gesetz zur Änderung schadensersatzrechtlicher Vorschriften vom 19. Juli 2002 zulässig und erforderlich ist (so Greger in Greger/Zwickel, Haftungsrecht des Straßenverkehrs, 5. Aufl., § 3 Rn. 119; vgl. auch AG München, BeckRS 2011, 4244; a.A. wohl Wussow/Fad, Unfallhaftpflichtrecht, 16. Aufl., Kap. 17 Rn. 18). Denn allein der Umstand, dass der Sattelaufleger an einem hierfür vorgesehenen Ort - ordnungsgemäß - abgestellt wurde, schließt vorliegend entgegen der Ansicht des Berufungsgerichts eine Fortwirkung der Betriebsgefahr des Zugfahrzeugs noch nicht aus. Dies käme im Hinblick auf die hier verwirklichte Gefahr lediglich dann in Betracht, wenn sich der Unfall vollständig außerhalb des Verkehrsraums ereignet hätte oder der Anhänger nicht von einem Zugfahrzeug abgestellt worden wäre (vgl. Greger aaO), so dass dieser rechtliche Ansatz im Streitfall zu keinem anderen Ergebnis führt.

23 dd) Der Senat teilt auch nicht die von der Revisionserwiderung und vereinzelt in der Instanzrechtsprechung vertretene Ansicht, wenn als alleinige Schadensursache im ruhenden Verkehr die von außen wirkende Kraft des Windes in Betracht komme, realisiere sich die gerade in einem Fahrzeug liegende Gefahr nicht mehr. Das Fahrzeug unterscheide sich dann nicht von anderen

sperrigen Gegenständen, für die keine Gefährdungshaftung bestehe (so LG Tübingen, NJW 2010, 2290, 2291). Denn § 7 Abs. 1 StVG beschränkt die Einstandspflicht nicht auf fahrzeugspezifische Gefahren in dem Sinne, dass der in Rede stehende Schaden allein durch ein Fahrzeug verursacht werden können müsste (vgl. Senatsurteil vom 25. Oktober 1994 - VI ZR 107/94, VersR 1995, 90, 92, juris Rn. 21; Greger in Greger/Zwickel, Haftungsrecht des Straßenverkehrs, 5. Aufl., § 3 Rn. 57). Mit einer Schadensverursachung durch vorsätzliche Inbrandsetzung eines ordnungsgemäß abgestellten Fahrzeugs durch einen Dritten, die der Senat nicht als Verwirklichung der Betriebsgefahr im Sinne des § 7 Abs. 1 StVG angesehen hat (Senatsurteil vom 27. November 2007 - VI ZR 210/06, VersR 2008, 656, 657, juris Rn. 11 f.), ist der Streitfall entgegen der Auffassung der Revisionserwiderung nicht vergleichbar. Anders als die Brandstiftung ist die Beeinflussung von Fahrzeugen - insbesondere mit höheren Aufbauten - durch Seitenwind grundsätzlich eine typische Gefahrenquelle des Straßenverkehrs, die bei wertender Betrachtung vom Schutzzweck der Gefährdungshaftung erfasst wird. Feststellungen, die im Streitfall eine andere Beurteilung unter dem von der Revisionserwiderung genannten Gesichtspunkt einer Unfallverursachung durch höhere Gewalt im Sinne des § 7 Abs. 2 StVG rechtfertigen könnten, sind nicht getroffen.

III.

24 Das angefochtene Urteil war daher aufzuheben und zur neuen Verhandlung und Entscheidung an das Berufungsgericht zurückzuverweisen (§ 562 Abs. 1, § 563 Abs. 1 Satz 1 ZPO).

Seiters

Offenloch

Müller

Klein

Böhm

Vorinstanzen:

AG Lemgo, Entscheidung vom 09.01.2019 - 19 C 204/18 -

LG Detmold, Entscheidung vom 12.06.2019 - 3 S 9/19 -