

EvBI 2010/118

§ 1 Abs 1 PHG

OGH 19. 5. 2010,
8 Ob 126/09 a
(LG St. Pölten
21 R 296/08 z;
BG Melk
5 C 1345/07 g)

→ Haftung des Autoherstellers für eine „brandgefährliche“ Standheizung

§ 1 Abs 1 PHG

Ein Konstruktionsfehler liegt vor, wenn ein Produkt schon in seiner Konzeption unter dem gebotenen Sicherheitsstandard bleibt. Erforderlich sind die Sicherheitsmaßnahmen, die nach dem im Zeitpunkt des Inverkehrbringens des Produkts vorhandenen neuesten Stand der Wissenschaft und Technik konstruktiv möglich sind und als geeignet und ge-

nügend erscheinen, um Schäden zu verhindern. Der maßgebende Stand der Wissenschaft und Technik darf dabei nicht mit Branchenüblichkeit gleichgesetzt werden, denn die in der jeweiligen Branche tatsächlich praktizierten Sicherheitsvorkehrungen können durchaus hinter der technischen Entwicklung und damit hinter den rechtlich gebotenen Maßnahmen zurückbleiben.

Sachverhalt:

Die Kl kaufte im Jänner 2004 einen von der Bekl erzeugten und nach Österreich gelieferten Pkw. Am 15. 12. 2006 fuhr der Ehemann der Kl mit diesem Fahrzeug in eine Garage, wo er es parkte. Etwa 10 bis 15 Minuten nach diesem Zeitpunkt geriet der Wagen in Brand. Durch den Brand wurden die Garage und diverse Gegenstände beschädigt.

Mit ihrer Kl begehrt die Kl gestützt auf die Haftung der Bekl als Produzentin des Pkw die Zahlung von € 9.290,- als Ersatz für die durch den Brand entstandenen Schäden.

Das ErstG wies das Klagebegehren ab.

Das BerG, das das ErstU bestätigte, traf folgende weitere Feststellungen:

Mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit ist davon auszugehen, dass sich der Brand an der im linken Motorraum montierten Standheizung entwickelt hat. Mit ebenso an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit war die Zündquelle das beim

Betrieb der Standheizung heiß werdende metallische flexible Abgaswellrohr der Standheizung. Die werkseitige Montagesituation dieser Standheizung und insbesondere des Abgaswellrohrs ist aus brandsicherheits-technischer Sicht problematisch, weil sich in der Nähe dieses Abgaswellrohrs Gummischläuche und Vorratsbehälter für Betriebsmittel wie etwa Hydrauliköl befinden. Dessen ungeachtet entspricht die konkrete Einbausituation der Standheizung (auch die Verwendung von flexiblen Wellrohren) dem „Stand der Technik“. Auch bei anderen Herstellern werden Standheizungen so eingebaut, obwohl diese Art der Montage ein gewisses Brandrisiko darstellt.

Im konkreten Fall wurde ein flexibles Abgaswellrohr verwendet, das während des normalen Fahrbetriebs hin- und herschwingen und vibrationsbedingt auch reißen kann. Dies würde zum Austritt heißer Abgase führen, die zündwillige Stoffe in der Umgebung entzünden könnten. Eine Fixierung des Wellrohrs wäre ebenso denkbar wie die Verwendung eines fixen Abgasrohrs. Die Verwendung von flexiblen Wellrohren ist jedoch nicht nur bei der Bekl, sondern auch bei anderen Herstellern durchaus üblich und „Stand der Technik“.

Als zündbare Stoffe, die das Abgaswellrohr in Brand gesetzt haben könnten, kommen im konkreten Fall mehrere in Betracht. Möglich wäre, dass ein in der Nähe befindlicher Gummischlauch – etwa aufgrund der Vibrationen des Abgaswellrohrs während des normalen Fahrbetriebs – unmittelbar auf dem Abgaswellrohr zu

liegen gekommen wäre. Ebenso hätten Servicearbeiten am Wagen, die acht Tage vor dem Brand stattgefunden hatten, eine Ursache für ihn gewesen sein können: Einerseits wäre eine Veränderung der Lage des Abgaswellrohrs durch diese Servicearbeiten denkbar, zumal dabei drei Schrauben gelöst werden mussten, um das Rohr von der Schallschutzwanne zu lösen. Andererseits könnte ein brennbarer Fremdkörper, wie etwa ein Putzlappen, im Zuge der Servicearbeiten im Bereich des Abgaswellrohrs vergessen worden sein. Schließlich hätte der Brand auch durch einen zündbaren Stoff, wie Hydrauliköl, ausgelöst werden können; verantwortlich dafür hätten betriebsbedingte Schäden am Schlauchmaterial oder auch Marderbisse sein können. Es kann nicht festgestellt werden, welcher unter diesen brennbaren Stoffen den Brand tatsächlich verursacht hat. Mängel des konkreten Fahrzeugs im Bereich der Zentralelektrik oder im Bereich der Isolierung der Verkabelung, die brandauslösend gewesen wären, lagen nicht vor.

Der OGH hob die U der Vorinstanzen auf und verwies die Rechtssache an das ErstG zurück.

Aus der Begründung:

[Anwendbares Recht]

Vorab ist, weil die Bekl ihren Sitz in Deutschland hat, auf die Frage des anwendbaren Rechts – die im Verfahren bisher nicht erörtert wurde – einzugehen. Die Produkthaftung ist als außervertragliche Haftung iSd § 48 IPRG (in der hier gem § 50 Abs 4 IPRG idF BGBl I 2009/109 anzuwendenden aF BGBl 1978/304) zu qualifizieren. Fehlen – wie hier – vertragliche Beziehungen zwischen dem Geschädigten und dem Produzenten, ist gem § 48 Abs 1 Satz 2 IPRG aF das Recht des Marktes, für den das Produkt bestimmt war, also das Recht des Vertriebsorts, an dem das Produkt vom Benutzer erworben wurde, anzuwenden (RIS-Justiz RS0077274). Da der Pkw von einem Autohändler mit Sitz in Österreich gekauft wurde, sind die Vorinstanzen zutreffend von der Anwendbarkeit österreichischen Rechts ausgegangen.

[Produktfehler]

Gem § 1 Abs 1 PHG haftet der Hersteller eines Produkts für den Schaden, der durch einen Fehler dieses Produkts verursacht worden ist. Die Haftung setzt also sowohl ein fehlerhaftes Produkt als auch einen Kausalzusammenhang zwischen dem Produktfehler und der Rechtsgutverletzung voraus. Dem Geschädigten obliegt der Beweis des Produktfehlers, aber auch des Kausalzusammenhangs zwischen Produktfehler und Schaden (RIS-Justiz RS0117103; Fitz/Grau in Fitz/Grau/Reindl, PHG § 1 Rz 107).

Der OGH behandelt die Frage der Haftung des Autoherstellers für einen mit hoher Wahrscheinlichkeit durch die Standheizung ausgelösten Brand und erteilt der Auffassung eine Absage, dass der Umstand, dass eine aus brandsicherheits-technischer Sicht problematische Montage der Standheizung bei Autoherstellern üblich ist, als dem „Stand der Technik“ entsprechend bezeichnet werden kann.

Nach § 5 Abs 1 PHG ist ein Produkt fehlerhaft, wenn es nicht die Sicherheit bietet, die man unter Berücksichtigung aller Umstände zu erwarten berechtigt ist, besonders angesichts der Darbietung des Produkts (Z 1), des Gebrauchs des Produkts, mit dem billigerweise gerechnet werden kann (Z 2), des Zeitpunkts, zu dem das Produkt in den Verkehr gebracht worden ist (Z 3).

Die Produktfehler werden in Konstruktionsfehler, Produktionsfehler und Instruktionsfehler unterschieden (RIS-Justiz RS0107606). [...]

[Konstruktionsfehler]

Ein Konstruktionsfehler liegt vor, wenn ein Produkt schon in seiner Konzeption unter dem gebotenen Sicherheitsstandard bleibt (Fitz/Grau in Fitz/Grau/Reindl, PHG² § 5 Rz 146). 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. Erforderlich sind die Sicherheitsmaßnahmen, die nach dem im Zeitpunkt des Inverkehrbringens des Produkts vorhandenen neuesten Stand der Wissenschaft und Technik konstruktiv möglich sind und als geeignet und genügend erscheinen, um Schäden zu verhindern. Der maßgebende Stand der Wissenschaft und Technik darf dabei nicht mit Branchenüblichkeit gleichgesetzt werden, denn die in der jeweiligen Branche tatsächlich praktizierten Sicherheitsvorkehrungen können durchaus hinter der technischen Entwicklung und damit hinter den rechtlich gebotenen Maßnahmen zurückbleiben. Sind bestimmte mit der Produktnutzung einhergehende Risiken nach dem maßgebenden Stand von Wissenschaft und Technik nicht zu vermeiden, so ist unter Abwägung von Art und Umfang der Risiken, der Wahrscheinlichkeit ihrer Verwirklichung und des mit dem Produkt verbundenen Nutzens zu prüfen, ob das gefährträchtige Produkt überhaupt in den Verkehr gebracht werden darf (zu all dem BGH 16. 6. 2009, VI ZR 107/08 ZVR 2009/234, 418 mit zahlreichen weiteren Nachweisen). Ob eine Sicherungsmaßnahme nach objektiven Maßstäben zumutbar ist, lässt sich nur unter Berücksichtigung sämtlicher Umstände des Einzelfalls im Rahmen einer Gesamtbetrachtung beurteilen (Fitz/Grau, aaO § 5 Rz 22)

[„Stand der Technik“]

Nach den vom BerG getroffenen Feststellungen hat sich der Brand mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit an der im linken Motorraum montierten Standheizung (und zwar im Bereich des flexiblen Wellrohrs) entwickelt. Dazu ist in den Feststellungen in wenig exakter Weise davon die Rede, dass die konkrete Einbausituation der Standheizung aus brandtechnischer Sicht „ein gewisses Brandrisiko“ darstelle bzw. „nicht der Weisheit letzter Schluss“ sei, aber dem „Stand der Technik“ entspreche, zumal sie „auch bei anderen Herstellern“ in vergleichbarer Weise gehandhabt werde. Die näheren Feststellungen über die mit dieser Bewertung versehene Einbausituation legen die Annahme nahe, dass die potentielle Gefährlichkeit der Konstruktion

in der Verwendung eines flexiblen Wellrohrs und/oder in der Situierung dieses Rohrs liegen, wobei nicht ganz klar ist, ob die sicherheitstechnische Problematik nun in der Lage des heiß werdenden Rohrs oder doch (nur oder auch) in der Gefahr liegt, dass das flexible Rohr während des normalen Fahrbetriebs schwingen und vibrationsbedingt reißen kann, was zum Austritt heißer Abgase führen müsste.

Ungeachtet dieser doch nicht unerheblichen Hinweise auf die Möglichkeit einer sicherheitstechnisch unzureichenden Konstruktion hat das BerG das Vorliegen eines Produktfehlers mit dem Hinweis auf die „Feststellung“ verneint, dass die gewählte Konstruktion „dem Stand der Technik“ entspreche. Ob dies der Fall ist, ist aber letztlich nicht eine in dieser Form feststellungsfähige Frage, sondern eine unter Berücksichtigung aller Umstände is der oben wiedergegebenen Grundsätze zu treffende Wertung, zu deren Rechtfertigung hier hinreichende Feststellungen fehlen. Im Gegenteil: Die hier getroffenen Feststellungen legen eher die Annahme nahe, dass die hier als problematisch dargestellte Einbausituation nichts damit zu tun hat, dass die potentielle Gefährlichkeit der Konstruktion nach dem zum Zeitpunkt des Inverkehrbringens des Produkts gegebenen Stand der Wissenschaft und Technik nicht erkennbar oder vermeidbar war. Dies kann ja wohl angesichts der als möglich festgestellten Abwehrmaßnahmen – Fixierung des flexiblen Rohrs, Verwendung eines anderen Rohrs, Einziehen eines Schutzblechs – nicht unterstellt werden. Vielmehr liegt der den Feststellungen zugrunde liegenden Wertung des Sachverständigen offenbar ausschließlich die Erkenntnis zugrunde, dass andere Hersteller eine vergleichbare Art der Konstruktion verwenden. Abgesehen davon, dass nicht einmal feststeht, dass dies für sämtliche Hersteller gilt, kann aber – wie oben bereits näher dargestellt – selbst aus dem Umstand der Branchenüblichkeit einer Konstruktion nicht daraus geschlossen werden, dass sie wirklich sicherheitstechnisch dem Stand der Wissenschaft und Technik entspricht.

[Kausalität]

Das BerG hat allerdings auch die Kausalität des möglichen Konstruktionsfehlers für den Brand verneint. Aber auch diese Beurteilung ist angesichts der bislang getroffenen Feststellungen verfrüht:

Mit seinen Feststellungen geht das BerG von einer Entstehung des Brandes im Bereich der Standheizung aus und stellt alle denkbaren Zündquellen sowie die möglichen Ursachen einer Entzündung fest. Angesichts der nicht ausreichend klaren Feststellungen darüber, worin nun eigentlich die mögliche sicherheitstechnische Unzulänglichkeit der Konstruktion gelegen hat, kann aber nicht beurteilt werden, ob nicht sämtliche dieser theoretisch denkbaren Möglichkeiten letztlich eine Realisierung der (allenfalls) in der Konstruktion gelegenen Gefährlichkeit bedeuten. Für einen Teil dieser möglichen Ursachen – etwa für eine vibrationsbedingte Lageveränderung des Wellrohrs – liegt diese Annahme sogar auf der Hand. Für einen anderen Teil – etwa für die durch verschiedene Ursachen bewirkte Möglichkeit austropfenden Öls – kann sie nach den bisherigen Feststellungen nicht ausgeschlossen werden. Und selbst für die – im Übrigen durch nichts indizierte – Variante ei-

nes vergessenen Putzlappens kann nach den derzeitigen Feststellungen nicht mit Sicherheit ausgeschlossen (aber auch nicht bejaht) werden, dass sie erst im Verein mit einer konstruktionsbedingten (vermeidbaren) Gefahrenerhöhung als Brandursache denkbar ist.

Wäre es aber – wie die RevWerberin letztlich geltend macht – tatsächlich so, dass in jedem Fall eine vermeidbare konstruktionsbedingte Gefahrenerhöhung bei der Brandentstehung eine Rolle gespielt haben muss, wäre ein allenfalls zu bejahender Produktfehler sehr wohl als kausal für den eingetretenen Schaden anzusehen.

Im Lichte dieser Ausführungen erweist sich das Verfahren als ergänzungsbedürftig. Im fortgesetzten Verfahren wird der Sachverhalt und die sich daraus ergebende Problematik mit den Parteien zu erörtern und ihnen Gelegenheit zu geben sein, zweckdienliches Vorbringen zu erstatten. Dies gilt insbesondere auch für die Bekl, die mangels entsprechender Behauptungen der Kl weder Anlass noch Möglichkeit hatte, grundsätzlich zu der Frage eines Konstruktionsfehlers der Standheizung Stellung zu nehmen. Auf der so gewonnenen Grundlage wird sodann das Verfahren im notwendigen Umfang zu ergänzen sein.

Praxishinweis:

Ein vergleichbarer Rechtssatz wurde in 9 Ob 60/09 b geprägt und hervorgehoben, dass es nicht auf die Kenntnisse ankomme, die ein mit der Herstellung des Produkts befasster Techniker hat, sondern auf den höchsten Stand der Wissenschaft und Technik, wie er im Zeitpunkt des Inverkehrbringens des betreffenden Produkts existierte.

EvBl Redaktion

Anmerkung:

1. Vielversprechend klingen für die Klägerin die Feststellungen: Die Montage der Standheizung in ihrem Pkw war „aus brandsicherheitstechnischer Sicht problematisch“, weil es ein „gewisses Brandrisiko“ gebe; man vermutet ein gefährliches und daher fehlerhaftes Produkt iSd § 5 PHG. Besorgniserregend ist für den Leser der Befund des Sachverständigen, dass auch bei anderen Herstellern Standheizungen so eingebaut würden. Überraschend und wenig tröstlich fällt schließlich die Schlußfolgerung des Berufungsgerichts aus, dass die Standheizung, deretwegen das Auto und mit diesem eine Garage in Flammen aufgegangen sind, deshalb auf dem „Stand der Technik“ und der Hersteller somit haftungsfrei sei.

Der OGH hat diese Ansicht deutlich abgelehnt. Zu Recht, das Berufungsgericht hat Sinn und Gehalt des Standes der Technik missverstanden.

2. Nach dem PHG haftet ein Hersteller verschuldensunabhängig für Schäden durch Produktfehler. Einen solchen weist ein Produkt auf, wenn es nicht die berechtigten Sicherheitserwartungen erfüllt. Der OGH hat den hier in Frage kommenden Produktfehler richtig als Konstruktionsfehler qualifiziert, weil die „Montagesituation“ des im Betrieb heiß werdenden, flexiblen und daher rissanfälligen „Abgaswellrohrs“ in der Nähe brandgefährlicher Substanzen ein Fehler im Konzept war.

3. Nach § 8 Z 2 PHG wird gerade (aber nicht nur, aA BGH NJW 1995, 2162; wie hier *Welser/Rabl*, PHG² § 8 Rz 11 FN 36 mwN; *Oechsler in Staudinger* [2009] § 1 ProdHaftG Rz 118 ff mwN) bei Konstruktionsfehlern nicht für das „Entwicklungsrisiko“ gehaftet (*Welser/Rabl*, PHG² § 8 Rz 10 ff). Das sind Fälle, in denen der Fehler (= die Gefährlichkeit) „nach dem Stand der Wissenschaft und Technik“ zum Zeitpunkt des Inverkehrbringens nicht erkannt werden konnte. Die Haftungsbehebung ist eine – keineswegs zwingende – gesetzgeberische Entscheidung, die Innovation fördern soll (vgl *Oechsler in Staudinger* § 1 ProdHaftG Rz 111 ff zur Ent-

stehungsgeschichte). Ein Entwicklungsrisiko liegt hier aber zweifellos nicht vor, weil Heißes neben Brennbarem recht offensichtlich brandgefährlich ist.

Außerdem ist der Maßstab für die Haftungsbehebung überaus streng: Die Auslegung dieser (durch Art 7 lit e der Produkthaftungs-RL vollharmonisierten, vgl *Spitzer*, JBl 2003, 414; *dens*, *ecolex* 2003, 141) Bestimmung hat der EuGH bereits vorgegeben (C-300/95, *Kommission gg. Vereinigtes Königreich/Irland*, dazu *Posch*, ZfRV 1997, 114): Stand der Wissenschaft und Technik ist nicht der Durchschnitt. Laut GA *Tesouro*, dessen Schlussanträgen der EuGH folgt, reicht nicht einmal das Verlassen auf wissenschaftliche Mehrheitsmeinungen. „Sobald in wissenschaftlichen Kreisen [...] auch nur eine einzige [kritische] Stimme laut wird“, die „in den wissenschaftlichen Kreisen insgesamt zirkuliert“, ist es mit der Unvorhersehbarkeit und damit der Haftungsbehebung vorbei, für danach in den Verkehr gebrachte Produkte greift das Entwicklungsrisiko nicht mehr.

Es gilt also das höchste Niveau (*Posch in Schwimann*³ § 8 PHG Rz 10). Wenn auch andere Hersteller ihre Standheizungen gefährlich anbringen, ist das nicht gleich „Stand der Technik“. Einerseits sind „andere“ nicht „alle“, andererseits könnte auch ein durchgängiger Branchenusus nicht ohne Weiteres den Maßstab bilden, machte man damit ja den Bock zum Gärtner. Nur weil sich in Plastik-Kinderspielzeug häufig giftige Weichmacher finden, ist giftiges Spielzeug nicht Stand der Technik! Daraus folgt: Werden Branchenstandards eingehalten, ist ein Produkt nicht schon deshalb sicher. Werden sie nicht eingehalten, ist es aber ziemlich sicher unsicher (vgl *Welser/Rabl*, PHG² § 5 Rz 10).

4. Wäre eine Standheizung – wofür laut Sachverständigem nichts spricht – sicherer nicht zu realisieren, wäre die (vorhersehbare) Feuergefahr auf dem Stand der Technik zwar vielleicht nicht in den Griff zu bekommen („Entwicklungslücke“, vgl *Foerste*, JZ 1995, 1063), auch daraus folgte aber nicht die Haftungsbehebung (*Welser/Rabl*, PHG² § 8 Rz 14; OLG Frankfurt NJW 1995, 2498 f; *Foerste*, JZ 1995, 1063). Wer gefährliche Produkte in den Verkehr bringen will, kann nur versuchen, die Sicherheitserwartungen zu reduzieren. Bei spontan Feuer fangenden – und damit lebensgefährlichen – Produkten wäre das aber kaum möglich, solche Produkte dürften daher überhaupt nicht in den Verkehr gebracht werden.

*Martin Spitzer
Universität Wien*

