

BRGE IV Nr. 0080/2012 vom 16. Mai 2012 in BEZ 2013 Nr. 7

(Bestätigt mit VB.2012.00410 vom 21. November 2012.)

---

2.1 Am 22. Juni 2010 brach in dem im Untergeschoss befindlichen Bastelraum des Versicherungsobjekts der Rekurrierenden ein Feuer aus, das durch das Entzünden eines in einem Modellsegelflugzeug eingebauten und an ein Ladegerät angeschlossenen Lithium-Polymer-Akkumulators (im Folgenden LiPo-Akku genannt) entfacht wurde. Geladen wurde der relevante, im Modellflugzeug eingebaute LiPo-Akku mit einem Schnellladegerät (Graupner Ultramat 16), das wiederum an der Stromversorgung angeschlossen war.

2.2 Die Vorinstanz kürzte die Schadensvergütung infolge grober Fahrlässigkeit des Rekurrenten um 20 Prozent. Sie stellt sich zusammengefasst wiedergegeben auf den Standpunkt, der Rekurrent hätte wissen müssen, dass Lithium-Akkumulatoren gefährlich seien, weil das Metall Lithium im Kontakt mit Feuchtigkeit bzw. der Luft explosionsartig reagieren könne. In Modellflugkreisen sei deshalb bekannt, dass solche Akkus nur aus den Modellen ausgebaut, auf nicht brennbarer Unterlage, unter Überwachung und am besten im Freien aufgeladen werden dürften. Auch im Fachhandel würde darauf aufmerksam gemacht. Im Unterschied zu handelsüblichen Lithium-Akkus von Handys, Laptops oder Elektrovelos seien die vorliegend verwendeten LiPo-Akkus von Modellflugzeugen aus Gewichtsgründen bloss mit einer einfachen Kunststoffolie geschützt und müssten mit einem speziellen Ladegerät geladen werden. Dadurch, dass der Rekurrent den Akku beim Laden im Modellflugzeug eingebaut gelassen, den Ladevorgang in einem Bastelraum in der Nähe von brennbaren Materialien ausgeführt und das Aufladen nicht überwacht habe, habe er die elementarsten Sicherheitsvorkehrungen missachtet.

Die Rekurrierenden machen dagegen im Wesentlichen geltend, der vom Rekurrenten eingesetzte LiPo-Akku habe zwar nicht über eine integrierte Schutzschaltung verfügt, jedoch sei mit dem Graupner Ultramat 16 ein speziell für Lithium-Akkumulatoren konstruiertes Gerät modernster Bauart und mit integriertem Balancer zum Laden verwendet worden. Dass trotz Verwendung dieser modernsten Technik, die ein Überladen des Akkus gerade verhindern solle, der Akku aus dem Modell hätte ausgebaut werden sollen und dass der Ladevorgang im Freien hätte durchgeführt werden sollen, sei dem Rekurrenten nicht bekannt gewesen und sei im Übrigen auch völlig realitätsfremd, da ein in einem Modellflugzeug eingebauter Akku nicht ohne unverhältnismässigen Aufwand aus dem Modell ausgebaut werden könne. Der Rekurrent habe nicht mit einem Brand rechnen müssen, würden doch ähnliche Akkus auch in

handelsüblichen Elektronikgeräten wie Handys, Laptops oder Elektrovelos verwendet und werde bei diesen nicht verlangt, dass die Akkus fürs Aufladen ausgebaut und im Freien, auf einer feuerfesten Unterlage oder in einem Ladesack geladen würden. Obwohl der Rekurrent selber während dem Ladevorgang auf einer kurzen Velotour gewesen sei, sei die Überwachung des Ladevorgangs durch die Rekurrentin sichergestellt gewesen, die sich im Haus und auch im Keller aufgehalten habe. Auch hätten entgegen der Behauptung der Vorinstanz keine leicht entzündbaren Spraydosen in der Nähe des in Brand geratenen Modellflugzeugs gestanden. Grobfahrlässig sei das Verhalten des Rekurrenten nicht gewesen. (...)

3. Gemäss § 70 Ziff. 1 GebVG wird die Entschädigung nach dem Verschulden des Versicherten gekürzt, wenn der Versicherte den Schaden grobfahrlässig verursacht oder die zur Schadenverhütung erforderlichen Massnahmen grobfahrlässig unterlassen hat.

Fahrlässigkeit besteht in einem Mangel an der unter den gegebenen Umständen erforderlichen Sorgfalt. Massstab für die erforderliche Sorgfalt bildet das an einem bestimmten Ort oder in einer bestimmten Gegend oder in einem bestimmten Berufszweig übliche Verhalten in bestimmten Situationen. Der Mangel an Sorgfalt wird festgestellt durch den Vergleich des tatsächlichen Verhaltens des Schädigers mit dem hypothetischen Verhalten eines durchschnittlich sorgfältigen Menschen (objektivierter Fahrlässigkeitsbegriff). Jede negative Abweichung von diesem geforderten Durchschnittsverhalten gilt als sorgfaltswidrig und damit als fahrlässig. Bei der objektivierten Fahrlässigkeit handelt es sich nicht um einen starren, für alle Schädiger gleich zu handhabenden Massstab. Die erforderliche Sorgfalt ist vielmehr für die einer bestimmten Kategorie angehörenden Schädiger dieselbe. Subjektive Umstände werden insofern in die Betrachtung einbezogen, als das Alter des Schädigers, sein Beruf, seine Erfahrung oder unter Umständen auch sein Geschlecht zu berücksichtigen sind. Die Anforderungen an die Sorgfaltspflicht richten sich nach der Art, Wichtigkeit und Gefährlichkeit einer Tätigkeit. Das Erfordernis der durchschnittlichen Sorgfalt darf allerdings nicht dahingehend missverstanden werden, dass die Anwendung der üblichen Sorgfalt genügt. Zu beachten ist vielmehr die nach den Umständen angebrachte Sorgfalt (H. Rey, Ausservertragliches Haftpflichtrecht, 4. A., 2008, Rz. 843 ff.). Je grösser die Möglichkeit des Eintritts eines Schadens als Folge eines bestimmten Verhaltens oder Duldens eines bestimmten Zustands ist, umso grösser ist die Sorgfaltspflicht. Je grösser die Sorgfaltspflicht ist, desto schwerer wiegt deren Missachtung.

Grobfahrlässig handelt, wer eine elementare Vorsichtsmassnahme missachtet bzw. das ausser Acht lässt, was jedem verständigen Menschen in gleicher Lage und unter gleichen Umständen als beachtlich hätte einleuchten müssen. Das Verhalten des Schädigers bei grober Fahrlässigkeit lässt sich als «schlechthin unverständlich» bezeichnen (BGE 119 II 443, E. 2a; Rey, Rz. 857). Verschiedentlich wird grobe Fahrlässigkeit auch mit der Formulierung umschrieben «Das darf nicht passieren» oder «Wie hät er au nu chöne», während die leichte Fahrlässigkeit umschrieben wird mit «Das kann passieren» oder «Er het scho sölle» (vgl. K. Oftinger/E. Stark, Schweizerisches Haftpflichtrecht, Band I, 5. A., 1995, S. 220).

Wo besondere Normen ein bestimmtes Verhalten gebieten, bestimmt sich das Mass der zu beachtenden Sorgfalt in erster Linie nach diesen Vorschriften. Dies schliesst nicht aus, dass der Vorwurf der Fahrlässigkeit auch auf allgemeine Rechtsgrundsätze, wie etwa den allgemeinen Gefahrensatz, gestützt werden kann. Denn einerseits begründet nicht jeder Verstoss gegen eine gesetzliche oder für bestimmte Tätigkeiten allgemein anerkannte Verhaltensnorm den Vorwurf der Fahrlässigkeit, und andererseits kann ein Verhalten sorgfaltswidrig sein, auch wenn nicht gegen eine bestimmte Verhaltensnorm verstossen wurde. Dabei bestimmt sich die Vorsicht durch die konkreten Umstände und die persönlichen Verhältnisse des Schädigers, weil naturgemäss nicht alle tatsächlichen Gegebenheiten in Vorschriften gefasst werden können (vgl. dazu BGE 135 IV 56, E. 2.1, und Rey, Rz. 872).

Im Gegensatz zur strafrechtlichen kommt es bei der zivilrechtlichen Fahrlässigkeit, auf welche vorliegend zurückzugreifen ist, nicht primär auf die individuellen Fähigkeiten des Schädigers an, sondern auf die Sorgfalt, die eine vernünftige Person in der konkreten Situation aufgebracht hätte. Es handelt sich also um ein Werturteil, das sowohl die Gebäudeversicherung wie auch die Rekursinstanz in voller Kognition und unabhängig von einem Strafverfahren bzw. Strafurteil zu treffen hat. Ob der Rekurrent in einem Strafverfahren für grobe oder für bloss leichte Fahrlässigkeit bestraft wurde, hat vorliegend somit keine Relevanz.

4.1 Im hier zu beurteilenden Fall ist unbestritten, dass der Rekurrent einen in einem Modellflugzeug eingebauten LiPo-Akku mit einem entsprechenden, am Stromnetz angehängten Ladegerät (Graupner Ultramat 16) im Bastelraum seines Hauses geladen hat. Unbestritten ist weiter, dass sich während des Ladevorgangs der eingebaute LiPo-Akku entzündet und so den Brand im Bastelraum verursacht hat. Unwidersprochen blieb auch, dass sich das Ladegerät während dem Ladevorgang auf einem Holztablar befand und dass der Rekurrent in dieser Zeit eine Velotour unternahm, wohingegen die Rekurrentin zuhause war.

4.2 Art. 17 der Brandschutznorm der Vereinigung kantonaler Feuerversicherungen legt fest, dass mit Feuer und offenen Flammen, Wärme, Elektrizität und anderen Energiearten, feuer- oder explosionsgefährlichen Stoffen sowie mit Maschinen, Apparaten usw. so umzugehen ist, dass keine Brände oder Explosionen entstehen. Gemäss Ziffer 3.3.2. der Brandschutzrichtlinie «Brandverhütung – Sicherheit in Betrieben und auf Baustellen» sind Energieverbraucher nach Angaben der Hersteller aufzustellen und zu betreiben. Insbesondere ist darauf zu achten, dass Apparate, Motoren, Leuchten, elektronische Geräte, elektrische Wärmegeräte, Wärmeanlagen usw. keine Gebäudeteile oder Gegenstände unzulässig erwärmen oder entzünden können. Des weiteren weisen die Bedienungsanleitungen der vorliegend verwendeten Schnellladegeräte ausdrücklich darauf hin, dass das Ladegerät und die zu ladenden Akkus während des Betriebs auf einer nicht brennbaren, hitzebeständigen und elektrisch nicht leitenden Unterlage stehen müssen und brennbare oder leicht entzündliche Gegenstände von der Ladeanordnung fernzuhalten sind, da Akkus durch einen Defekt explodieren oder brennen

können. Auch dürfe das Ladegerät niemals unbeaufsichtigt an der Stromversorgung angeschlossen sein.

4.3 Der Rekurrent lud einen in einem Modellflugzeug eingebauten LiPo-Akku mittels eines entsprechenden Schnellladegeräts, das sich wiederum auf einem Holztablar befand, entgegen der Gebrauchsanweisung des Ladegeräts weder im Freien noch auf einer feuerfesten Unterlage, sondern im Bastelraum seines Wohnhauses. Auch hat der Rekurrent entgegen der Gebrauchsanweisung den Ladevorgang nicht beaufsichtigt, sondern befand sich auf einer Velotour. Selbst wenn die Rekurrentin während des Ladevorgangs zuhause und zwischendurch auch im Kellergeschoss oder gar im Bastelraum gewesen sein sollte, wurde gegen die genannten Normen und gegen elementarste Sicherheits- und Warnhinweise der Hersteller verstossen. Weder baute der Rekurrent den Akku zum Laden aus dem Modellflugzeug aus, noch lud er den Akku im Freien; weder befand sich die Ladevorrichtung auf einer feuerfesten Unterlage, noch wurde der Ladevorgang dauerhaft beaufsichtigt.

Ein vernünftiger Anwender solcher im Modellbau verwendeten LiPo-Akkus und entsprechender Schnellladegeräte hätte damit rechnen müssen, dass er durch ein solches Verhalten eine Brandgefahr schafft. Es ist nämlich nicht nur in Modellbaukreisen, sondern auch allgemein bekannt, dass es beim Laden von Lithium-Akkus trotz moderner Sicherheitstechnik im Akku bzw. in den Ladegeräten infolge thermischer oder mechanischer Belastungen bzw. chemischer Reaktionen zu Erhitzungen, Bränden oder gar Explosionen kommen kann und entsprechende Schnellladegeräte unter Aufsicht und nicht in der Nähe brennbarer Materialien benutzt werden sollten. Es erscheint zwar realitätsfremd, dass ein in einem Modellflugzeug fest eingebauter Akku zum Laden jeweils aus dem Modell ausgebaut werden muss. Von einem vernünftig handelnden Modellflieger und Verwender genannter Ladevorrichtungen kann aber dennoch bzw. umso mehr erwartet werden, dass er sich den erwähnten Risiken bewusst ist und mittels geeigneter Massnahmen dafür sorgt, dass sich beim Ladevorgang nicht ein (Wohnungs-)Brand entwickeln kann. So ist von einem vernünftigen Anwender in der nämlichen Situation zu erwarten, dass er beim Aufladen eines in einem Modellflugzeug fest eingebauten, keine feste Schutzhülle aufweisenden LiPo-Akkus mit einem Schnellladegerät die elementarsten Sicherheitsvorkehrungen nicht gänzlich ausser Acht lässt, sondern zumindest in Beachtung der in den Gebrauchsanweisungen solcher Ladegeräte deutlich vermerkten Warnhinweisen während des Ladevorgangs entweder ununterbrochen beaufsichtigt oder zumindest während des Ladevorgangs dauernd im selben Raum anwesend ist, zum Laden einen im Fachhandel erhältlichen so genannten Ladesack verwendet oder die Ladeanordnung in einer feuerresistenten Umgebung bzw. im Freien und nicht unbeaufsichtigt in einem Bastelraum in der Nähe von brennbaren Materialien betreibt. Dies kann selbst dann erwartet werden, wenn das Schnellladegerät mit einem Balancer ausgestattet sein sollte, kann doch trotz Balancer nicht ausgeschlossen werden, dass es zu einer starken Erhitzung, Entzündung oder gar zur Explosion eines zu ladenden LiPo-Akkus kommen kann. So verlangen auch die Gebrauchsanweisungen solcher mit einem Balancer ausgestatteten Schnellladegeräte – anders als beispielsweise Gebrauchsanweisungen für herkömmliche Ladegeräte von gängigen Mobiltelefonen – explizit das Einhalten

verschärfter Sicherheitsvorkehrungen und weisen ausdrücklich darauf hin, dass es auch infolge Fehlmanipulationen oder der Verwendung falscher Akkutypen zu Bränden oder Explosionen kommen kann.

Dass die Rekurrierenden die genannten, sich jedem vernünftigen Menschen unter den hier vorliegenden Umständen gebieterisch aufdrängenden Sorgfaltsgebote ausser Acht liessen und trotz deutlichen Warnhinweisen einen fest in einem Modellflugzeug eingebauten LiPo-Akku in einem Bastelraum unbeaufsichtigt mit einem auf einer brennbaren Unterlage befindlichen Schnellladegerät geladen haben, ist schlechterdings unverständlich. Als langjähriger Anwender von LiPo-Akkus und entsprechender Schnellladegeräte – die hinsichtlich ihrer Anwendung mit herkömmlichen Ladegeräten für gebräuchliche Mobiltelefone, Laptops oder Fotokameras nicht gleichzusetzen sind – hätte der Rekurrent die in den Gebrauchsanweisungen genannten, hohen Risiken kennen und nicht ohne entsprechende Sicherheitsvorkehrungen zu treffen handeln müssen. Die Schwelle zur groben Fahrlässigkeit ist damit überschritten, und die gestützt auf § 70 Ziff. 1 GebVG vorgenommene Leistungskürzung um 20 Prozent erweist sich als gerechtfertigt.