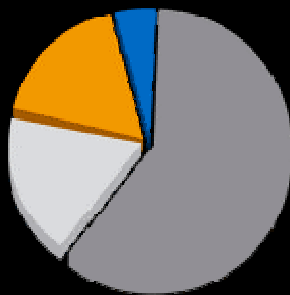


# „Vielfältige Regressmöglichkeiten“

300.000 Brandfälle pro Jahr:



- 60% Wohngebäude
- 18% Geschäftsgebäude
- 17% Fahrzeuge
- 5% Sonstige

Folgen:

- 3.100 Tote
- 85.000 Verletzte
- geschätzte Schadenhöhe 3,8 Milliarden Euro



## Permanentes Untersuchungsschema



## >> Zunehmende Bedeutung der Produkthaftungsansprüche

Ohne die nötige Erfahrung und das erforderliche Know-how vereitelt die Komplexität der Brandursachenanalyse das Definieren der Brandursache!

Nicht nur die hohe Technisierung sondern auch der zunehmende Kostendruck führen dazu, dass Produkthaftungsansprüche in einer ständig wachsenden Zahl die deutschen Gerichte beschäftigen. Die heutigen Fahrzeuge sind mit modernster Elektronik ausgestattet, gleichzeitig werden die Produktions- und Entwicklungszeiten für den Fahrzeughersteller bzw. die Zulieferfirmen immer kürzer, so dass häufig erst der Kunde, also der Endverbraucher, das gerade entwickelte Produkt prüft.

Kommt es aufgrund eines technischen Defektes zu einem Fahrzeugbrand, wodurch in der Regel der wirtschaftliche Wert des Fahrzeuges vollkommen zerstört wird, so wird der Schaden im Rahmen der Kaskoversicherung vom Versicherer erstattet. An die anschließende Möglichkeit eines vollen Regresses denken nur die, die entweder von dem den Schaden aufnehmenden Sachverständigen einen entsprechenden Hinweis bekommen, oder aber die, die sich mit den Fragen der Produkthaftung bereits näher befasst haben.

Der Gesetzgeber hat in den letzten Jahren die Haftung des Produzenten bzw. des Verkäufers eines Produktes erheblich erweitert.

Mit dem Produkthaftungsgesetz wurde eine verschuldensunabhängige Anspruchsnorm für den Verbraucher eingeführt, welche auch noch Jahre nach dem Inverkehrbringen tragfähig ist und Anwendung finden kann.

Mit der Schuldrechtsreform im Jahre 2002 wurde die Sachmängelhaftung für den Verkäufer auf zwei Jahre ab der Aushändigung des Fahrzeuges festgelegt.

Gegen den Fahrzeugverkäufer kommen Ansprüche aus Garantie sowie Ansprüche wegen Sachmangel in Betracht.

Der Fahrzeugproduzent haftet dafür, dass die von ihm in den Verkehr gebrachten Produkte von ihrer Konstruktion betriebssicher sind, d.h. vom Benutzer gefahrlos verwendet werden können (Konstruktionsfehler).

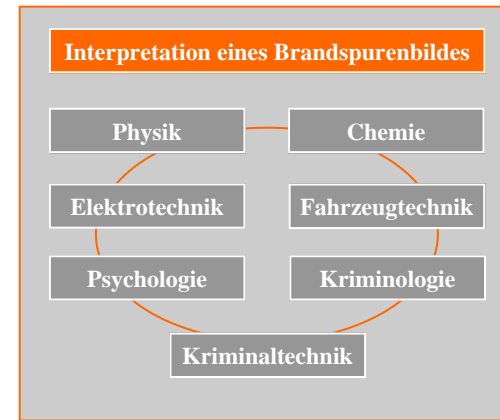
Darüber hinaus haftet der Hersteller auch für Einzelfehler in der Fabrikation (Fabrikationsfehler), allerdings mit der Möglichkeit eines Entlastungsbeweises. Schließlich hat der Hersteller (z.B. in seiner Betriebsanleitung) vor möglichen Gefahren zu warnen (Instruktionsfehler).

Bei einem auftretenden Mangel an einem Produkt macht es stets Sinn, das Gerät hinsichtlich der Schadenursache zu untersuchen. Stellt sich heraus, dass das Produkt technisch fehlerbehaftet war, so bieten sich zahlreiche Anspruchsmöglichkeiten zur Durchsetzung eines Regressanspruches.

W. Luthmann  
Dr. Bachem Rechtsanwälte, Köln

03  
Projekt

# „ Das Produkthaftungsgesetz, auch nach Jahren der Nutzung anwendbar “



## >> CDI Motoren, „Die Sachlage ist eindeutig“ - Motorschaden !

Mit dem notwendigen Biss, dem technischen, dem kriminalistischen und dem psychologischen Sachverstand sowie der erforderlichen Analysefähigkeit lässt sich jedoch eine Erfolgsquote oberhalb von 90 % erzielen.



Auf der Basis der beschriebenen Feststellungen konnte definiert werden, dass das Feuer innerhalb des Motorraums des in Rede stehenden Personenkraftwagens entstand. Es breitete sich von dort zeitlich verzögert auf den gesamten Motorraum und im beschränkten Maß auf die Fahrzeugaußenflächen und den Fahrzeuginnenraum aus.

Als mögliche Brandursache konnten ein Primärdefekt in dem System der Fahrzeugelektrik sowie eine Temperaturerhöhung im Abgassystem bzw. ein Abgasaustritt zuverlässig ausgeschlossen werden.

Dass eine Leckage von Hydraulik-, Getriebe- oder Dieselöl die Brandentstehung eingeleitet haben könnte ist nicht anzunehmen.

Ferner kann nicht davon ausgegangen werden, dass dem Feuer eine Inbrandsetzung zugrunde lag.

Alle Befunde ließen unzweifelhaft darauf schließen, dass ein Motorölauftritt zur Brandentstehung führte.

Ursächlich für den Austritt beträchtlicher Ölmengen war ein Schaden am Kolben des Zylinders 3, welcher einen Druckaufbau im Kurbelgehäuse hervorrief.

Austretendes Motoröl kam spurenmäßig belegbar in Kontakt mit Bestandteilen des Abgassystems, das unter Berücksichtigung der bekannten Betriebsbedingungen des Fahrzeuges ein Temperaturniveau besessen haben muss, das zum Zünden angetragenen Öls ausreichte, so dass die Brandursache als abschließend geklärt gelten muss.

Da in den vergangenen Jahren bei diesem Motortyp eine Vielzahl von gleichartigen Motorschäden registriert wurde, muss aus sachverständiger Sicht in diesem Fall von einem „Serienschaden“ ausgegangen werden.

**Betroffen ist vor allem der Produktionszeitraum 2002 bis 2005**

[www.brandursachenanalyse.de](http://www.brandursachenanalyse.de)

Fakenhahner Weg 9  
56479 Seck  
Telefon 0 26 64-99 39 120  
Fax 0 26 64-99 16 87

**Brandursachen-Analyse**  
**LEL**  
Klarheit schaffen - Ergebnisse verwerten