

47

# BUNDESGERICHTSHOF

2059 006

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 14/63

## URTEIL

Verkündet am  
25. Februar 1965  
Heil,  
Justizobersekretär

als Urkundsbeamter  
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

des Landwirts Hans-Hermann P [REDACTED] in J [REDACTED],  
Gemeinde J [REDACTED],

Klägers und Revisionsklägers,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

die E [REDACTED] A [REDACTED] U [REDACTED] - und S [REDACTED] - V [REDACTED] -  
Gesellschaft, W [REDACTED], B [REDACTED], vertreten durch  
Direktor Dr. Artur R [REDACTED], M [REDACTED], S [REDACTED] etr [REDACTED],  
als Hauptbevollmächtigten für die Bundesrepublik Deutsch-  
land,

Beklagte und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -.

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 25. Februar 1965 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Dr. Fischer und der Bundesrichter Dr. Kuhn, Liesecke, Dr. Bukow und Dr. Schulze

für Recht erkannt:

Auf die Revision des Klägers wird das Urteil des 4. Zivilsenats des Oberlandesgerichts Oldenburg vom 11. Dezember 1962 aufgehoben.

Die Sache wird zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung, auch über die Kosten des Revisionsverfahrens, an das Berufungsgericht zurückverwiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Der Kläger verursachte am 3. Dezember 1960 mit seinem Personenkraftwagen (Opel-Rekord), den er bei der Beklagten gegen Haftpflicht versichert hatte, einen schweren Verkehrsunfall. Er fuhr auf der Bundesstraße 69 von hinten auf einen Personenkraftwagen (Lloyd-Alexander) auf, dessen Fahrer vor einer Straßenkreuzung in Rastede in der Mitte der Fahrbahn - die linken Wagenräder berührten die weiße Mittellinie - angehalten hatte, um nach links einzubiegen, sobald der Gegenverkehr es gestattete. Durch den Aufprall wurde der Lloyd-Pkw auf die Gegenfahrbahn gestoßen, dort frontal von einem entgegenkommenden Omnibus erfaßt und von diesem auf den Rad- und Fußweg der anderen Fahrbahnseite geschleu-

dert, wo das Fahrzeug zertrümmert liegenblieb. Die Fahrerin des Lloyd wurde dabei getötet. Der Omnibus wurde erheblich beschädigt.

Der Kläger wurde wegen fahrlässiger Tötung zu einer Freiheitsstrafe verurteilt.

Der Kläger begehrt, die Deckungsverpflichtung der Beklagten festzustellen. Die Beklagte hält sich für leistungsfrei, weil der Kläger seine Gefahrstandspflicht verletzt habe. Denn der linke Hinterradreifen seines Kraftfahrzeugs sei völlig abgefahren und nicht mehr verkehrssicher gewesen.

Landgericht und Oberlandesgericht haben die Klage abgewiesen. Mit der Revision verfolgt der Kläger seinen Anspruch auf Versicherungsschutz weiter. Die Beklagte bittet um Zurückweisung des Rechtsmittels.

#### Entscheidungsgründe:

I. Der Kläger hat, wie das Berufungsgericht einwandfrei festgestellt hat, zur Unfallfahrt einen stark abgefahrenen und nicht mehr verkehrssicheren Hinterradreifen benutzt. Mit dem Berufungsgericht ist darin eine vom Kläger vorgenommene Gefahrerhöhung im Sinne des § 23 Abs. 1 VVG zu sehen. Es genügt dafür, daß ein Reifen fast glatt gefahren war. Denn gerade die Verwendung von Reifen mit sehr unterschiedlicher Haftfähigkeit, wie sie bei einem Reifen mit abgefahrenem Profil und drei Reifen mit hinreichender Profiltiefe gegeben ist, führt erfahrungsgemäß bei ungünstigen Witterungs- und Straßenverhältnissen



leicht zu einem Ausbrechen und Schleudern des Kraftfahrzeugs. Von einer nur unerheblichen Gefährerhöhung (§ 29 VVG), wie die Revision meint, kann daher keine Rede sein.

II. Weiter hat das Berufungsgericht ohne Rechtsirrtum angenommen, der Kläger habe nicht beweisen können, daß ihn an der Gefährerhöhung kein Verschulden treffe. Die angeblich kurz vorher stattgefundene Inspektion konnte den Kläger nicht entlasten, weil er diese von der Beklagten bestrittene Behauptung nicht substantiiert hat. Denn er hat nicht dargetan, wann und in welcher Werkstatt die Inspektion durchgeführt worden ist und worauf sie sich bezogen hat.

III. Zu dem Streit der Parteien, ob die Beklagte nach § 25 Abs. 3 VVG zur Leistung verpflichtet geblieben ist, hat das Berufungsgericht ausgeführt: Der Kläger habe den ihm obliegenden Entlastungsbeweis nicht geführt. Die besondere Gefährlichkeit eines abgefahrenen Reifens wirke sich beim Bremsen, plötzlichen Einschlagen des Steuers oder ähnlichen Vorgängen aus. Der Kläger habe behauptet, aber nicht bewiesen, daß er vor dem Unfall nicht gebremst habe. Die Polizei habe bei Aufnahme des Unfalls zwar keine Bremsspuren mehr feststellen können. Daraus könne jedoch noch nicht auf ein unterbliebenes Bremsen geschlossen werden. Denn zwischen dem Unfall und dem Eintreffen der Polizei - mindestens 15 Minuten - sei ein starker Regen niedergegangen und könne vorhanden gewesene Bremsspuren weggewaschen haben. Auch die Aussage des Zeugen M., der hinter dem Kläger gefahren sei und an dessen Wagen kein Aufleuchten des Bremslichtes bemerkt habe, reiche nicht aus. Denn für ein Bremsen des Klägers spreche außer seinen eigenen Angaben, die er gegenüber

der Polizei und gegenüber der Beklagten gemacht habe, die Tatsache, daß sein Wagen unmittelbar nach dem Zusammenstoß zum Stehen gekommen sei.

Da der Kläger auch seine Behauptung, die Straße sei zur Zeit des Unfalls trocken gewesen, nicht bewiesen habe, sei die Möglichkeit nicht auszuschließen, daß der mangelhafte Reifenzustand den Unfall mitverursacht habe. Der Sachverständige halte das zwar nicht für wahrscheinlich. Es lasse sich jedoch **n i c h t m i t S i c h e r - h e i t** feststellen, daß der Unfallverlauf sonst ein anderer gewesen wäre.

Zu dieser Überzeugung ist das Berufungsgericht allein auf Grund der in erster Instanz erhobenen und gewürdigten Beweise gelangt. Seine Beurteilung begegnet, wie der Revision zuzugeben ist, in mehrfacher Hinsicht rechtlichen Bedenken.

1. Zutreffend ist der Ausgangspunkt des Berufungsgerichts. Denn der Versicherungsnehmer hat nach § 25 Abs. 3 VVG zu beweisen, daß die vorgenommene Gefahrerhöhung - hier der abgefahrene Hinterradreifen - weder den Eintritt des Versicherungsfalls noch den Leistungsumfang des Versicherers beeinflußt hat. Hieran verbleibende Zweifel gehen zu Lasten des Klägers.

2. Auf die Feststellung, ob der Kläger vor dem Unfall gebremst hat oder nicht, hat das Berufungsgericht insoweit zu Recht Wert gelegt, als bei unterlassenen Bremsen kein Anhaltspunkt für eine Mitverursachung des Unfalls durch den abgefahrenen Reifen bestehen würde. Hiermit sind aber noch nicht alle Möglichkeiten erschöpft, deren Klärung der Sachverhalt verlangt. Denn der Kläger konnte zwar gebremst,

dt

aber viel zu spät gebremst haben. Auch dann konnte ein mangelhafter Reifen den Unfall unter Umständen ebenso wenig wie bei überhaupt unterbliebenem Bremsen beeinflussen haben. Diese Frage durfte jedenfalls nicht offenbleiben, zumal alle Umstände, auch das Gutachten des Sachverständigen, dafür sprechen, daß der Kläger erst unmittelbar vor dem Zusammenstoß gebremst hat und in diesem Falle alle vermeintlichen Widersprüche und entstandenen Zweifel eine einfache und natürliche Erklärung finden.

3. Einen weiteren Verfahrensverstoß stellt die Würdigung des Sachverständigengutachtens dar.

In einem schriftlichen, dem Landgericht erstatteten Gutachten hatte der Sachverständige u.a. ausgeführt: Der Kraftwagen des Klägers habe eine auf alle vier Räder wirkende Fußbremse gehabt. 60 % der Bremswirkung eines solchen Kraftfahrzeugs entstehe durch die Verzögerung der Vorderräder und etwa 40 % durch die Verzögerung der Hinterräder. Der normale Bremswert eines Rades könne bei glattgefahrterer Bereifung auf etwa 50 % absinken. Bei einem profillosen Hinterradreifen verringere sich deshalb die Bremswirkung des Kraftfahrzeugs im ungünstigsten Falle, nämlich bei nasser Fahrbahn, maximal bis zu 10 - 12 %. Die Aufprallgeschwindigkeit des Klägers habe nach den an seinem Wagen entstandenen Schäden schätzungsweise 30 - 40 km/h betragen und wäre bei einwandfreier Bereifung um etwa 5 km/h geringer gewesen. Auch diese Geschwindigkeit hätte aber genügt, um den Unfall in fast gleicher Form herbeizuführen. Der abgefahrte Reifen sei deshalb für den vorliegenden Unfall wahrscheinlich nicht kausal gewesen. - Der Sachverständige hatte damit dieselbe Auf-

fassung wie schon früher - wenige Tage nach dem Unfall gegenüber der Polizei und später im Strafverfahren - vertreten, wonach der Unfall nicht auf einen verlängerten Bremsweg infolge abgefahrenen Reifens, sondern auf die Unaufmerksamkeit des Klägers zurückzuführen ist.

Das Landgericht hat dieses Gutachten nicht für ausreichend erachtet und deshalb den Sachverständigen noch dazu gehört, ob jede Möglichkeit einer Beeinflussung des Unfalls durch den abgefahrenen Reifen, auch durch Schleudern oder seitliches Verschieben des Kraftfahrzeugs, sicher auszuschließen sei. In seiner Antwort hat der Sachverständige die sachlichen Angaben seines Gutachtens, insbesondere über Aufprallgeschwindigkeit und Bremswirkung, weder ergänzt noch berichtigt und unverändert an seiner Auffassung festgehalten, der abgefahrne Reifen habe für den Unfall keine Rolle gespielt. Im übrigen hat er erklärt, daß der Unfallverlauf bei einwandfreier Bereifung "fast gleich" gewesen wäre, aber mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit nicht zu entscheiden sei, ob nicht ebenso andere Ursachen, etwa Schleudern oder Unachtsamkeit, eine mitbestimmende Rolle gespielt hätten. Diese Äußerung hat das Landgericht in seinem Urteil dafür übernommen, daß ein ursächlicher Zusammenhang zwischen dem Reifenzustand und dem Unfall zwar nicht wahrscheinlich, aber nicht auszuschließen sei, was jedoch § 25 Abs. 3 VVG verlange.

Ob ein Kausalzusammenhang besteht oder nicht, ist keine fachwissenschaftlich-technische Gutachterfrage, sondern eine Rechtsfrage, die vom Gericht nach der für das Zivilrecht geltenden Kausallehre von der adäquaten Verursachung zu beantworten ist. Das Gericht kann sich dabei

der Unterstützung eines Sachverständigen bedienen, wenn die Beurteilung bestimmter Vorgänge - hier der Einfluß eines abgefahrenen Reifens auf die Bremswirkung eines Kraftfahrzeugs - eine besondere Sachkunde erfordert; es kann aber niemals die ihm obliegende rechtliche Würdigung dem Sachverständigen überlassen. Allein das Gericht bestimmt auch den Maßstab für seine Überzeugungsbildung. Ebenso wenig wie es sich dafür mit einer bloßen Wahrscheinlichkeit begnügen darf, kann es eine mathematische, jeden Zweifel und jede Möglichkeit des Gegenteils ausschließende Gewißheit verlangen. Der Richter darf und muß sich immer mit einem für das praktische Leben brauchbaren Grade von Gewißheit begnügen, der dem Zweifel Schweigen gebietet, ohne ihn völlig auszuschließen (vgl. BGH LM BGB § 1006 Nr. 8; RGZ 162, 223, 229; Stein/Jonas/Schönke, ZPO 18. Aufl. § 286 I 1).

Nach diesen Regeln richterlicher Beweiswürdigung ist auch zu verfahren, wenn darüber zu entscheiden ist, ob ein Negativbeweis erbracht ist. In der Sache geht es hier nur darum, ob der abgefahrne Reifen den Unfall des Klägers mitverursacht hat oder nicht. Können die dafür festgestellten Tatsachen das Gericht nicht überzeugen, einen Kausalzusammenhang anzunehmen, wenn dieser positiv zu beweisen wäre, so kann das Ergebnis nicht anders sein, wenn nach der einschlägigen Beweislastregelung von einer bestehenden Kausalität auszugehen ist, für deren Fehlen aber ein Entlastungsbeweis zugelassen ist.

Hätte das Landgericht auf dieser Grundlage das Ergebnis der Beweisaufnahme gewürdigt, so hätte es das Sachverständigengutachten mit seinen sehr exakten Angaben

nicht ohne jede sachliche Prüfung allein wegen des darin als nicht wahrscheinlich bezeichneten Kausalzusammenhangs abtun können. Auch wäre es dann nicht dem Irrtum erlegen, einen Kausalzusammenhang annehmen zu müssen, solange nicht alle überhaupt denkbaren Möglichkeiten für die Mitverursachung des Unfalls durch einen schadhafte Reifen mit Sicherheit ausgeschlossen werden können, darunter auch solche Möglichkeiten, die zwar häufig vorkommen, hier aber offensichtlich nicht vorgelegen haben. Das wird besonders deutlich an der vom Gericht miteinbezogenen Möglichkeit, der Unfall könne auf ein Ausbrechen oder Schleudern des Unfallfahrzeugs zurückzuführen sein. Denn hierfür bietet der festgestellte Unfallverlauf, insbesondere auch die von der Polizei aufgenommene Unfallskizze, keinen tatsächlichen Anhaltspunkt. Eine solche Unfallursache hat deshalb auch der Sachverständige nicht in Betracht gezogen. In seinem Gutachten hat er vielmehr darauf hingewiesen, daß die Auswirkungen eines abgefahrenen Reifens weit stärker gewesen wären, wenn der Unfall sich nicht, wie hier, bei einem Bremsvorgang - in diesem Falle sei der Unterschied zu einer einwandfreien Bereifung "relativ geringfügig" - ereignet hätte, sondern durch ein Schleudern des Fahrzeugs entstanden wäre.

IV. Das Berufungsgericht hat die fehlerhafte Beweiswürdigung des Landgerichts in vollem Umfange übernommen und der eigenen Entscheidung zugrunde gelegt, obwohl der Kläger in der Berufungsbegründung auf die insoweit bestehenden Bedenken hingewiesen hat. Die darin liegende Verletzung des § 286 ZPO muß zur Aufhebung des angefochtenen Urteils und zur Zurückverweisung der Sache an das Berufungsgericht führen.

V. In der erneuten Verhandlung wird noch zu klären sein, ob die Fahrbahn zur Zeit des Unfalls naß gewesen ist. Hiervon ist der Sachverständige ausgegangen. Nach Erstattung des Gutachtens ist dieser Umstand aber unter den Parteien streitig geworden. Haben auch beide Vorinstanzen eine nasse Fahrbahn angenommen, so erscheint doch ein anderes Ergebnis nicht ausgeschlossen. Denn es kommt allein auf den Zustand der Fahrbahn am Ort und zur Zeit des Unfalls an. Von den am Unfall nicht beteiligten Personen hat sich der Zeuge Müller, der seinerzeit hinter dem Kläger gefahren ist, immerhin dahin geäußert, daß es nach seiner Erinnerung zur Zeit des Unfalls nicht geregnet habe, die Straße nicht besonders feucht oder rutschig gewesen sei, aber starke Regenschauer eingesetzt hätten, nachdem die Fahrerin des Lloyd aus ihrem Wagen befreit worden sei. Dieses Zeugnis kann jedenfalls um so weniger außer Betracht bleiben, als die anderen Zeugen sich entweder an den Zustand der Straße nicht mehr erinnern konnten oder erst später, wie die Polizeibeamten, an der Unfallstelle eintrafen.

Sollte es danach noch auf die sachlichen Angaben des Sachverständigengutachtens, der geschätzten Aufprallgeschwindigkeit abzüglich der verringerten Bremswirkung, ankommen, so wird ergänzend zu prüfen sein, ob nicht schon eine weit geringere Kraft als bisher errechnet ausgereicht hätte, um einen Kleinwagen vom Typ Lloyd-Alexander, der an der Mittellinie der Straße zum Abbiegen hält, etwa zwei Meter vorwärts - auf die Gegenfahrbahn - zu stoßen. Denn nach dieser kurzen Strecke ist der Lloyd bereits von dem entgegenkommenden Omnibus erfaßt worden.

VI. Die Entscheidung über die Kosten des Revisionsverfahrens hängt von dem Ausgang des Rechtsstreits ab und ist deshalb dem Berufungsgericht zu übertragen.

Dr.Fischer      Dr.Kuhn      Liesecke      Dr.Bukow      Dr.Schulze