

Nachschlagewerk: ja
BGHZ: nein

VVG § 25 Abs. 3; ZPO § 286 B

Auch wenn die den Unfallhergang bestimmenden Faktoren (z.B. Geschwindigkeit, Regenwasserstand auf der Fahrbahn) teilweise nicht genau feststehen, ist es rechtlich nicht ausgeschlossen, daß der Tatrichter die Überzeugung gewinnt, der vorschriftswidrige Zustand der Reifen habe auf das Zustandekommen und den Verlauf des Unfalls keinen Einfluß gehabt.

BGH, Urt. v. 23. November 1977 - IV ZR 162/76 - OLG Stuttgart
LG Stuttgart

X 11

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

IV ZR 162/76

URTEIL

Verkündet am

23. November 1977
H e l l m a n n ,
Justizhauptsekretär
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der W [REDACTED] und B [REDACTED] Versicherungs-AG,
K [REDACTED]straße [REDACTED], H [REDACTED], vertreten durch die Vorstands-
mitglieder Dr. von J [REDACTED] und C [REDACTED],

Beklagten und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

den Fernmeldemonteur Paul M [REDACTED], Ka [REDACTED]
Straße [REDACTED], Ba [REDACTED],

Kläger und Revisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

- 2 -

Der IV. Zivilsenat des Bundesgerichtshofes hat
auf die mündliche Verhandlung vom 23. November 1977
durch die Richter Professor Johannsen, Dr. Buchholz,
Knüfer, Dr. Hoegen und Dehner

für Recht erkannt:

Die Revision der Beklagten gegen das Urteil
des 15. Zivilsenats des Oberlandesgerichts
Stuttgart vom 10. September 1976 wird zu-
rückgewiesen.

Die Beklagte trägt die Kosten der Revision.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Der Kläger kam am 22. Juni 1973 mit seinem bei
der Beklagten versicherten Pkw auf der Bundesstraße
in Ba- -Ma- am Ausgang einer langgezogenen
Rechtskurve bei starkem Regen ins Schleudern. Das Fahr-
zeug wurde nach rechts aus der Fahrbahn getragen und
prallte mit seiner linken Seite gegen einen Baum. Frau
Hedwig Hi- , die neben dem Kläger saß, wurde
lebensgefährlich verletzt, der Wagen fast vollständig
zerstört. Dessen Hinterreifen waren bis auf schwache
Profilreste glattgefahren. Das wußte der Kläger. Die
Beklagte hat deshalb wegen Gefahrerhöhung den Haft-
pflichtversicherungsschutz versagt.



[JLaw – Gesetze und Urteile](#)
Kostenlos
Über 200 Gesetze
Über 100.000 Urteile
(mobile App)



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

Der Kläger hat die Feststellung begehrt, daß die Beklagte ihm Versicherungsschutz zu gewähren habe. Nach seiner Behauptung hätte sich der Unfall in gleicher Weise zugetragen, wenn die Hinterreifen noch das vorgeschriebene Mindestprofil von 1 mm gehabt hätten. Beide Vorinstanzen haben dies für erwiesen erachtet und der Klage stattgegeben.

Mit der Revision erstrebt die Beklagte weiterhin die Abweisung der Klage. Der Kläger bittet, das Rechtsmittel zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

Die Revision ist unbegründet. Die Entscheidung des Berufungsgerichts, die Beklagte habe Versicherungsschutz zu gewähren, begegnet keinen rechtlichen Bedenken.

Der Kläger nahm eine Gefahrerhöhung im Sinne von § 23 Abs. 1 VVG vor, indem er das versicherte Fahrzeug laufend weiterbenutzte, obwohl dessen Hinterreifen, wie er wußte, nicht mehr das in § 36 Abs. 2 Satz 4 StVZO vorgeschriebene Mindestprofil von 1 mm aufwiesen (std. Rechtspr.). Da der Versicherungsfall nach der Erhöhung der Gefahr eintrat, sind die Voraussetzungen des § 25 Abs. 1 VVG für die Leistungsfreiheit der Beklagten an sich gegeben. Die Beklagte bleibt aber nach § 25 Abs. 3 VVG zur Leistung verpflichtet, weil - wie das Berufungsgericht festgestellt hat - die Gefahrerhöhung den Eintritt des Versicherungsfalls und den Umfang der Versicherungsleistung nicht beeinflußt hat.

Es hat ausgeführt, nach dem Gutachten des Sachverständigen nehme die Auswirkung des Reifenprofils auf das Zustandekommen des Unfalls in dem Maße ab, in dem Geschwindigkeit und Regenwasserfilm auf der Fahrbahn in den Vordergrund träten. Es hat sich dem Gutachten des Sachverständigen angeschlossen, der der Profilgestaltung als Einflußgröße für den Schleuderbeginn in dem Bereich zwischen 0 und 1 mm keine nennenswerte Bedeutung gegenüber der hier in Betracht kommenden Fahrgeschwindigkeit und Höhe des Wasserstandes mehr beigemessen und die Ansicht vertreten hat, die Möglichkeit eines anderen Unfallverlaufs bei einem Profil der Hinterreifen von 1 mm sei "praktisch gleich null". Eine solche Feststellung könne, so heißt es im Berufungsurteil weiter, im vorliegenden Fall getroffen werden, auch wenn Geschwindigkeit und Regenwasserstand an der Unfallstelle nicht mehr genau zu ermitteln seien.

1. Die Revision meint, da die für den Schleudervorgang maßgebenden physikalischen Faktoren, insbesondere Geschwindigkeit und Wasserfilm auf der Fahrbahn, unbestimmt geblieben seien, sei es nicht auszuschließen, daß der vorschriftswidrige Zustand der Hinterreifen am Fahrzeug des Klägers zumindest für die Schwere des Unfalls mitursächlich gewesen sei. Die Rüge hat keinen Erfolg.

Allerdings beeinflussen Geschwindigkeit und Regenwasserstand auf der Fahrbahn den Unfallhergang, insbesondere den Schleudervorgang, wesentlich. Dies haben der Sachverständige und der sachverständige Zeuge S., denen das Berufungsgericht gefolgt ist, dargelegt. Je höher Geschwindigkeit und Wasserstand sind, desto mehr dominiert ihr Einfluß gegenüber dem des Reifenprofils; je niedriger sie sind, desto erheblicher ist der mangelhafte Zustand der Reifen, jedenfalls solange die Fahr-

bahn nicht trocken ist. Das ist auch zwischen den Parteien nicht streitig. Selbst verhältnismäßig geringfügige Veränderungen der genannten Faktoren können, sofern es dann überhaupt zum Unfall kommt, den Unfallhergang in örtlicher und zeitlicher Hinsicht und damit unter Umständen auch die Schadensfolgen beeinflussen. Dies hat das Berufungsgericht indessen nicht verkannt. Wenn es gleichwohl zu der Überzeugung gekommen ist, der Unfall hätte sich bei einem Profil der Hinterreifen von 1 mm in gleicher Weise ereignet, so hält sich dies im Rahmen einer rechtsfehlerfreien tatrichterlichen Würdigung des Verhandlungs- und Beweisergebnisses.

Die Feststellung, abgefahrene Reifen hätten einen Unfallhergang nicht beeinflusst, wäre rechtlich zu beanstanden, wenn hinsichtlich der ihn bestimmenden Umstände alles offen geblieben ist. Dann wäre die Überzeugung des Tatrichters nicht auf eine konkrete tatsächliche Grundlage gestützt und fehlerhaft zustande gekommen (§ 286 ZPO). So liegt der Fall hier aber nicht.

Das Berufungsgericht hat sich unter eingehender Auswertung der erwähnten sachverständigen Äußerungen hinsichtlich der Höhe der Geschwindigkeit und des Wasserstandes zunächst eine Überzeugung von gewissen Mindestwerten gebildet. Es hat dargelegt, der Sachverständige sei von einer Geschwindigkeit zwischen 70 bis 80 und höchstens 90 km/h ausgegangen. Es hält nach Würdigung weiterer konkreter Umstände des Unfallverlaufs eine "Ausgangsgeschwindigkeit" des Fahrzeugs des Klägers - d. h. bei Beginn des Schleuderns - von mindestens 70 km/h für erwiesen. Zu Unrecht würdigt die Revision diese Feststellung als bloße Schätzung herab. Gewiß beruht die Feststellung teilweise auch auf einer Schätzung. Das ist

in derartigen Fällen praktisch aber kaum zu vermeiden und jedenfalls bei der Feststellung einer Mindestgeschwindigkeit nicht rechtsfehlerhaft. Die Höhe des Regenwasserstandes ist, auch wenn sie nicht exakt feststeht, ebenfalls nicht völlig offen geblieben, sondern unter Berücksichtigung des Sachverständigengutachtens eingegrenzt. Von einer "geschlossenen Wasserfläche" von 2 mm (Gutachten GA 55) ist das Berufungsgericht nicht ausgegangen. Es nimmt aber ersichtlich eine "ins Gewicht fallende Nässe" an (BU 11). Bei "normalem" Regen wird der Wasserstand mit 0,2 mm angenommen (Gutachten aaO). Im vorliegenden Fall ging sogar starker Regen nieder. Ein Wasserstand von 1 mm ist weder festgestellt noch ausgeschlossen (BU 10). Es steht aber jedenfalls fest, daß der Wert von 0,2 mm infolge des starken Regens nicht unerheblich überschritten war.

Diese Feststellungen in Verbindung mit den eingehenden, im Berufungsurteil gewürdigten Berechnungen und Darlegungen des Sachverständigen K[REDACTED] erlaubten es dem Berufungsgericht, zu der Überzeugung zu gelangen, der Einfluß der abgefahrenen Hinterreifen auf das Zustandekommen und den Verlauf des Unfalls sei "praktisch gleich null". Der als sachverständiger Zeuge vernommene Ingenieur S[REDACTED], der Sachverständiger im Strafverfahren gegen den Kläger war, ist im wesentlichen zu dem gleichen Ergebnis gekommen, obwohl er von einer etwas niedrigeren Aufprallgeschwindigkeit als der Sachverständige K[REDACTED] ausgegangen ist.

Der Kausalitätsgegenbeweis nach § 25 Abs. 3 VVG erfordert nicht, daß die Möglichkeit eines anderen Unfallverlaufs bei einem Reifenprofil von 1 mm "exakt gleich null" ist. Dies hätte der Sachverständige für

den Fall bejaht, daß eine "schlagartige" Veränderung des Wasserstandes auf der Fahrbahn durch Pfützen oder dergleichen feststünde. Das hat das Berufungsgericht aber ebensowenig festgestellt wie ein sogenanntes Aufschwimmen der Reifen (BU 11); es hat zugunsten der Beklagten unterstellt, die Straße weise an der Unfallstelle eine nicht unbeträchtliche Querneigung und keine Vertiefungen auf, in denen sich Wasser (besonders) ansammelt. Der Bundesgerichtshof hat wiederholt - auch zu § 25 Abs. 3 VVG - ausgesprochen, daß für die richterliche Überzeugungsbildung ein für das praktische Leben brauchbarer Grad von persönlicher Gewißheit erforderlich und ausreichend ist; es braucht keine mathematische Sicherheit vorzuliegen, die jeden möglichen Zweifel und jede denkbare Möglichkeit des Gegenteils ausschließt (BGHZ 53, 245, 256; VersR 1969, 247 und 983, 984). Ob eine Mitursächlichkeit mangelhafter Reifen im Sinne von § 25 Abs. 3 VVG ausscheidet, ist letztlich auch keine fachwissenschaftlich-technische, sondern eine Rechtsfrage (BGH VersR 1969, 247). Daß abgefahrenen Reifen das Schleudern begünstigen, schließt den Kausalitätsgegenbeweis nach dieser Bestimmung nicht aus (BGH VersR 1969, 988).

Diesen Grundsätzen entspricht das angefochtene Urteil.

2. Unbegründet ist auch die Rüge der Revision, das Berufungsgericht habe § 286 ZPO dadurch verletzt, daß es zwei Beweisanträgen der Beklagten nicht stattgegeben hat.

a) Der Sachverständige hat ausgeführt (GA 53), bei 70 km/h müßten die Reifen in der Unfallkurve einen Kraftschlußbeiwert der Seitenführungskräfte von 0,3

aufbringen. Die Beklagte hat hierzu Sachverständigenbeweis dafür angetreten, daß der Pkw gegebenenfalls nach außen aus der Kurve hätte hinausgetragen werden müssen, wenn er tatsächlich mit 70 km/h gefahren wäre; denn wenn an beiden Achsen ein Kraftschlußbeiwert von 0,3 hätte erzielt werden müssen und nach Ansicht des Sachverständigen an den abgefahrenen Hinterreifen nur ein solcher Wert von 0,09 erreicht worden sei (GA 56), so hätten die Vorderreifen einen Kraftschlußbeiwert von 0,5 aufbringen müssen, was unmöglich sei. Die Beklagte hat eine geringere Geschwindigkeit des Fahrzeugs (LGU 3: 60 km/h), also einen größeren Einfluß der abgefahrenen Reifen auf das Unfallgeschehen behauptet.

Ein Sachverständigengutachten unterliegt der freien Würdigung des Tatrichters. Die Erhebung eines weiteren Gutachtens steht grundsätzlich in seinem Ermessen (§ 412 Abs. 1 ZPO). Eine Verpflichtung hierzu besteht nach ständiger Rechtsprechung nur ausnahmsweise, insbesondere wenn das Gutachten grobe Mängel oder Widersprüche enthält; bei der Entscheidung ist § 244 Abs. 4 Satz 2 StPO entsprechend anwendbar (BGH MDR 1953, 605; BGHZ 53, 245, 258; vgl. auch Senatsurteil vom 16. März 1977 - IV ZR 136/76).

Die Entschließung des Berufungsgerichts, das beantragte weitere Gutachten nicht einzuholen, ist rechtlich schon deshalb nicht zu beanstanden, weil der von der Beklagten behauptete Widerspruch dem vorliegenden Gutachten nicht zu entnehmen ist. Von einem erforderlichen Kraftschlußbeiwert von 0,3 spricht der Sachverständige bei Zugrundelegung einer Geschwindigkeit von 70 km/h. Den tatsächlichen Kraftschlußbeiwert für die Hinterreifen des Fahrzeugs des Klägers von 0,09

ordnet er dagegen - von dem in diesem Zusammenhang angenommenen Wert von 1 mm für die "Wassertiefe" abgesehen (BU 10) - einer Geschwindigkeit von 90 km/h zu. Die beiden Kraftschlußbeiwerte beziehen sich somit auf verschiedene Situationen. Sie legen daher nicht den von der Beklagten gezogenen Schluß nahe, der Sachverständige müsse die Mindestgeschwindigkeit mit 70 km/h zu hoch angesetzt haben.

b) Die Beklagte hatte weiter unter Sachverständigenbeweis gestellt, der Zustand der Hinterreifen habe sich wegen des erheblich besseren Profils der Vorderreifen noch zusätzlich ungünstig ausgewirkt.

Auch insoweit hat das Berufungsgericht rechtsfehlerfrei von der Erhebung eines weiteren Gutachtens abgesehen. Die angeführten Gründe (BU 14, 15) geben dem Senat keine Möglichkeit, die tatrichterliche Ermessensausübung aus Rechtsgründen zu beanstanden. Im übrigen ergäbe sich aus der unter Beweis gestellten Tatsache allein noch nicht, daß der Unfall entgegen der Feststellung des Berufungsgerichts anders verlaufen wäre, wenn die Hinterreifen noch das vorgeschriebene Mindestprofil von 1 mm gehabt hätten. Das ist entscheidend. Die Unterschiedlichkeit der Profile als solche ist nicht vorschriftswidrig und keine Gefahrerhöhung.

Da das Berufungsurteil auch sonst keinen Rechtsfehler zum Nachteil der Beklagten enthält, war die Revision zurückzuweisen.

Johannsen

Dr. Buchholz

Knüfer

Dr. Hoegen

Dehner