

Nachschlagewerk: ja
BGHZ : nein

BGB §§ 433, 276 Hc; ZPO §§ 282 (Beweislast), 286 C

- a) Zur Frage des Beweises des ursächlichen Zusammenhangs zwischen einem Fehler der Bremsvorrichtung eines Kraftfahrzeuges und einem Unfall durch Schleudern nach Bremsung.
- b) Zur Beweislast für das Verschulden eines Kraftwagenherstellers und -verkäufers bei Mängeln der Bremsvorrichtung des verkauften Fahrzeugs.

BGH, Urt. v. 28. September 1970 - VIII ZR 166/68 - OLG Stuttgart
LG Stuttgart

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

VIII ZR 166/68

URTEIL

Verkündet am
28. September 1970
Klett,
Justizhauptsekretär

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

des Ingenieurs Helmut S c h [REDACTED] in E [REDACTED]
über N [REDACTED] (W [REDACTED]) Krs. N [REDACTED],
Nr. [REDACTED],

Klägers und Revisionsklägers,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

gegen

die Firma D [REDACTED] - B [REDACTED] AG, vertreten
durch ihre Vorstandsmitglieder Dr. jur. Joachim Z [REDACTED]
und Dr. jur. Hanns Martin Sch [REDACTED] in St [REDACTED]-U-
[REDACTED],

Beklagte und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigte: Rechtsanwälte [REDACTED]
und [REDACTED] -

Der VIII. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 28. September 1970 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Dr. Haidinger sowie der Bundesrichter Dr. Gelhaar, Dr. Mezger, Dr. Messner und Dr. Hiddemann

für Recht erkannt:

Auf die Revision des Klägers wird das Urteil des 11. Zivilsenats des Oberlandesgerichts Stuttgart vom 11. Juni 1968 aufgehoben.

Die Sache wird zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung, auch über die Kosten der Revision, an den 5. Zivilsenat des Berufungsgerichts zurückverwiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Der Kläger kaufte nach zwei Probefahrten am 8. März 1962 bei der Niederlassung H. der Beklagten einen bereits als Vorführwagen gebrauchten Pkw Mercedes Benz 220 SE. Bei der zweiten Probefahrt war ein Rattergeräusch an den Vorderrädern festgestellt worden. Das Fahrzeug wurde daraufhin, nachdem der Filialleiter Maske der Beklagten bei einer weiteren Pro-



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



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

befahrt ein zu festes Ansprechen der Bremsen beanstandet hatte, in der Niederlassung H[REDACTED] der Beklagten überprüft. Dabei wurden nach der Feststellung des Berufungsgerichts die Bremsen des Fahrzeugs auf einem Rollenbremsprüfstand nachgesehen. Am 21. März 1962 wurde das Fahrzeug an den Kläger ausgeliefert. Auf der Rückfahrt von der Zulassungsstelle nach H[REDACTED], bei der der Verkaufsleiter He[REDACTED] der Beklagten den Kläger begleitete, kam es auf der Autobahn zu einem Verkehrsunfall. Als sich der Kläger mit einer Geschwindigkeit, die er selbst mit etwa 120 km, der Zeuge He[REDACTED] mit 150 km angibt, anschickte, eine vor ihm fahrende Kolonne mehrerer Lastkraftwagen zu überholen und er sich dieser auf etwa 150 m genähert hatte, scherte plötzlich der letzte dieser Lastkraftwagen nach links auf die Überholfahrbahn aus. Der Kläger, der sich schon auf der Überholfahrbahn befand, steuerte daraufhin sein Fahrzeug auf die rechte Fahrbahn und bremste es ab. Ob er stark oder nur wenig stark gebremst hat, ist streitig. Der Kraftwagen kam dabei ins Schleudern, fuhr über den Grünstreifen und kippte auf der entgegengesetzten Fahrbahn um. Der Kläger wurde schwer, der Zeuge He[REDACTED] leicht verletzt.

Der Kläger ließ, da er vermutete, die Bremsen der Vorderräder hätten nicht gleichmäßig gewirkt, den Kraftwagen am 3. April 1962 durch den Sachverständigen für Kraftfahrwesen Dipl.-Ing. Hö[REDACTED] untersuchen. Dieser Sachverständige kam zu dem Ergebnis, die Bremswirkung des linken Vorderrades setze sofort, die des rechten erst bei stärkerem Druck ein,

worin die Ursache dafür, daß der Kraftwagen beim Bremsen nach links gezogen sei, gesehen werden könne. Der Kläger ließ daraufhin das beschädigte Fahrzeug am 4. Juli 1962 nochmals durch den Lehrbeauftragten für Kraftfahrwesen an der Technischen Hochschule H. Professor Bo. untersuchen. Dieser kam zu dem Ergebnis, daß die Bremsanlage keine Fehler aufweise. Er meinte, daß bei dem angeblich damals eingebauten Unterdruckverstärker eine plötzliche, mit hohem Kraftaufwand durchgeführte Notbremsung die Gefahr des Blockierens der Räder und des Gleitens des Fahrzeuges vergrößert habe, und vermutete, der Kläger habe die Bremse in dieser Form betätigt. Im August 1962 ließ der Kläger bei der Niederlassung H. der Beklagten das Fahrzeug reparieren. Die Kosten hat er bezahlt. Im Januar und Februar 1963 ließ der Kläger das Fahrzeug nochmals von Professor Bo. unter Beteiligung der Materialprüfungsanstalt H. und durch den Sachverständigen für Kraftfahrzeug- und Verkehrsfragen Dipl.-Ing. He. untersuchen. Beide Sachverständige kamen zu dem Ergebnis, daß die Rückholfeder der Nachstellvorrichtung der Bremse des rechten Vorderrades zu stark sei, so daß zur Bremswirkung etwa die doppelte Kraft erforderlich sei wie bei dem linken Vorderrad. Die Bremswirkung setze deshalb bei leichtem Bremsen zunächst nur links ein, was zum Ausbrechen des Fahrzeuges nach links geführt haben könnte.

Mit der Behauptung, die Bremsanlage des Fahrzeuges habe Mängel aufgewiesen, dadurch sei der Unfall verursacht worden, verlangt der Kläger von der

Beklagten Schadensersatz. Er begehrt die Verurteilung der Beklagten zur Zahlung eines Betrages von 14 374,95 DM und eines angemessenen, im zweiten Rechtszuge mit über 4 850,94 DM bezifferten Schmerzensgeldes sowie die Feststellung der weiteren Schadensersatzpflicht.

Das Landgericht und das Oberlandesgericht haben die Klage abgewiesen.

Mit der Revision verfolgt der Kläger den Klageanspruch weiter. Die Beklagte beantragt, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

A.

Der Kläger führt die ungleichmäßige Bremswirkung, die den Unfall zur Folge gehabt haben soll, wahlweise auf folgende Ursachen zurück: Entweder habe die von der Beklagten in die hier infrage stehende Kraftfahrzeugserie als Neukonstruktion eingebaute automatische Nachstellvorrichtung der Bremsen einen Konstruktionsmangel aufgewiesen. Die Fehlkonstruktion liege darin, daß die automatische Nachstellvorrichtung gegen Erschütterungen, wie sie auf der Straße unvermeidbar sind, anfällig sei und bei einer Prüfung auf dem Rollenprüfstand nur unzulänglich ge-

prüft werden könne. Oder die Bremsen des gekauften Wagens hätten einen Fabrikationsfehler gehabt, der bewirkt habe, daß die Vorderradbremzen des Fahrzeugs ungleichmäßig gewirkt hätten. Dafür müsse, so meint der Kläger, die Beklagte schon an sich einstehen. Darüber hinaus habe die Werkstatt der Beklagten in Hannover den Wagen nach der zweiten Probefahrt nicht ordnungsmäßig überprüft, sonst wäre der Mangel der Bremsen erkannt und beseitigt worden. Die Beklagte hafte daher auch wegen Verletzung werkvertraglicher Verpflichtungen.

B.

Das Berufungsgericht weist die Klage ab, weil es nicht als erwiesen ansieht, daß der Unfall des Klägers durch einen der Beklagten zur Last zu legenden Fehler verursacht worden ist. Gegen diese Auffassung wendet die Revision sich mit der Rüge, das Berufungsgericht habe die Beweislast falsch verteilt und sei infolge Verfahrensfehlern zu unrichtigen Feststellungen gelangt.

I. 1. Das Berufungsgericht ist unter I der Entscheidungsgründe der Auffassung, dem Kläger sei der Beweis, daß die Bremsen des Fahrzeugs im Zeitpunkt des Kaufes und des Unfalls nicht in Ordnung waren, nicht gelungen. Dabei hat das Berufungsgericht lediglich den behaupteten Fabrikationsfehler im Auge, wie sich daraus ergibt, daß es unter II den Anspruch

aus Verletzung des Werkvertrages und unter III die behauptete Fehlkonstruktion behandelt.

2. Die Ausführungen des Berufungsgerichts sind nicht frei von rechtlichen Bedenken.

a) Der Revision ist einmal zuzugeben, daß die Begründung des Berufungsgerichts, wenn ein Fehler bei der Nachstellvorrichtung vorgelegen hätte, so hätte er sich schon bei der Überprüfung der Bremsen auf dem Rollenprüfstand ergeben müssen, nicht zu überzeugen vermag. Das Berufungsgericht setzt dabei voraus, daß die Überprüfung auf dem Rollenprüfstand sorgfältig erfolgt ist, was der Kläger gerade bestreitet. Das Berufungsgericht stellt auch unter II der Entscheidungsgründe nicht etwa fest, daß die Überprüfung ordnungsgemäß erfolgt ist, sondern hält nur für nicht erwiesen, daß sie nicht ordnungsgemäß vorgenommen sei. Außerdem unterstellt das Berufungsgericht unter III die Behauptung des Klägers als richtig, die neu eingeführte automatische Nachstellvorrichtung könne bei der Prüfung auf dem Rollenprüfstand nur unzulänglich geprüft werden. Unter diesen Umständen kann aus der Tatsache, daß bei der Überprüfung auf dem Rollenprüfstand kein Fehler festgestellt worden ist, nicht die Folgerung gezogen werden, daß ein Mangel der Bremsvorrichtung tatsächlich nicht bestanden hat.

b) Das Berufungsgericht führt weiter aus, zwar habe der Sachverständige Hö[REDACTED] sechs Tage nach dem Unfall festgestellt, daß das linke Vorderrad sehr

bald - schon bei geringer Betätigung des Fußbremshebels - abgebremst werde, während das rechte Vorderrad noch durchgedreht werden konnte und die Bremse erst bei sehr starkem Druck auf das Bremspedal wirkte. Der Sachverständige halte es deswegen für nicht ausgeschlossen, daß durch die falsche Einstellung der Vorderradbremse der Wagen beim Unfall sehr stark nach links gezogen worden sei und dies zum Unfall geführt habe. Der Sachverständige Bo[REDACTED] habe demgegenüber in seinem ersten Gutachten dargelegt, daß die Vorderradbremsen keine Mängel und Schäden aufgewiesen hätten. Wenn er in seinem zweiten Gutachten in Verbindung mit dem Prüfbericht des Instituts für Werkstoffkunde und dem Gutachter He[REDACTED] festgestellt habe, daß die automatische Nachstellvorrichtung der beiden Vorderräder verschieden stark sei, so könne der Kläger aus diesen Gutachten nichts für sich herleiten. Die Gutachten gingen nämlich von Messungen und Untersuchungen an dem im August 1962 von der Beklagten reparierten Unfallfahrzeug aus. Der Zustand, der den Gutachten zugrunde liege, sei deshalb nicht der Zustand im Zeitpunkt des Unfalls. Auch lasse sich die weitere Möglichkeit, daß bei den verschiedenen nachträglichen Untersuchungen der Nachstellvorrichtung diese falsch eingestellt worden sei, nicht völlig ausscheiden. Es möge zwar sein, daß Professor Bo[REDACTED] im Zeitpunkt seines ersten Gutachtens die Problematik der automatischen Nachstellvorrichtung noch nicht gekannt und deshalb die damaligen Untersuchungen nicht auf diese abgestellt habe. Die Ergebnisse des ersten Gutachtens verböten es aber, die anderen Ergebnisse des zweiten Gutachtens ohne

weiteres dahin zu würdigen, daß die Lage im Zeitpunkt des ersten Gutachtens die gleiche gewesen sei. Schließlich meint das Berufungsgericht, ein ungleichmäßiges Wirken der beiden Vorderradbremsen ergebe sich auch entgegen der Meinung des Klägers nicht rückschließend aus dem Unfallhergang. Der Kläger sei nach der glaubhaften Bekundung des Zeugen He- mit einer Geschwindigkeit von etwa 150 km gefahren. Ob er, als ein Lkw plötzlich nach links ausscherte, daraufhin stark gebremst habe, stehe zwar nicht fest. Immerhin spreche vieles mehr für ein scharfes Bremsen als gegen ein solches. Es sei deshalb möglich, daß der Unfall des Klägers darauf zurückzuführen sei, daß er zu stark gebremst habe. Ein fehlerhaftes Fahrverhalten des Klägers lasse sich zum mindesten nicht ausschließen.

Daß den Kläger die Beweislast dafür trifft, daß der objektive Tatbestand eines Mangels des Fahrzeugs vorliegt, entspricht ständiger Rechtsprechung (vgl. Urteil BGH vom 13. Februar 1969 - VII ZR 14/67 BGHWarn 1969 Nr. 66 = LM BGB § 282 Nr. 18; BGHZ 51, 91, 104). Die Revision macht aber mit Recht geltend, das Berufungsgericht habe unter Verstoß gegen § 286 ZPO den Sachverhalt nicht erschöpfend aufgeklärt. Es habe bei der Beweismwürdigung nicht berücksichtigt, daß unstreitig auf der Straße nach dem Unfall Radier-, Brems- oder Blockierspuren nicht festgestellt worden seien, daß aber bei einem starken Abbremsen solche Spuren festzustellen gewesen wären. Daraus folge, daß der Kläger nicht scharf gebremst haben könne. Gleichzeitig sei damit in Frage ge-

stellt, daß der Kläger mit einer Geschwindigkeit von 150 km gefahren sei. Habe der Kläger aber nicht scharf gebremst, so spreche nach der Lebenserfahrung die Wahrscheinlichkeit dafür, daß der Wagen nur infolge ungleichmäßiger Bremstätigkeit nach links gezogen habe.

Unter diesen Gesichtspunkten hat das Berufungsgericht den Sachverhalt nicht geprüft. Seine Feststellungen über die Fahrweise des Klägers hat es ohne Berücksichtigung der polizeilichen Ermittlungen, die sich aus den zum Gegenstand der Verhandlung gemachten Akten der Staatsanwaltschaft Hannover ergeben, und ohne Einholung eines vom Kläger hierüber beantragten Gutachtens eines Sachverständigen getroffen. Einer eingehenden Prüfung des Unfallherganges hätte es indessen bedurft. Das Berufungsgericht sieht zwei Umstände als denkbare Ursachen für den Unfall an: Entweder ein fehlerhaftes Fahrverhalten des Klägers oder einen Fehler der Bremsanlage. Allerdings mag, wenn ein Fahrer mit seinem Wagen beim Abbremsen ins Schleudern gerät und dabei den Grünstreifen der Autobahn überfährt, der Anscheinsbeweis für ein fehlerhaftes Verhalten des Fahrers begründet sein (BGH Urteile vom 21. Februar 1961 - VI ZR 107/60 - VersR 1961, 444; vom 25. März 1969 - VI ZR 252/67 - VersR 1969, 636; vom 19. Dezember 1969 - VI ZR 63/69 - VersR 1970, 284). Diese Urteile befassen sich zwar mit den Rechtsverhältnissen des Kraftfahrers zu einem durch den Unfall geschädigten Dritten. Es bestehen aber keine Bedenken, die in den Urteilen vertretene Auffassung entspre-

chend auf das Verhältnis des Kraftfahrers als Käufers zum Verkäufer anzuwenden, wenn der Verkäufer sich gegenüber den Ansprüchen des Kraftfahrers auf ein schuldhaftes Verhalten des Kraftfahrers beim Unfall beruft. Wird ein fehlerhaftes Verhalten des Klägers in Erwägung gezogen, so bedarf es aber auch der Prüfung, ob ein Anscheinsbeweis nicht im gegebenen Fall als entkräftet anzusehen ist. Was das Fahrverhalten des Klägers betrifft, so könnte nämlich ins Gewicht fallen, daß nach den Ermittlungsakten die Fahrbahn trocken, gerade und übersichtlich und das Wetter sonnig war, also äußerer Anlaß für ein Schleudern nicht bestand. Der Kläger war auch unstreitig ein erfahrener, langjähriger Kraftfahrer. Wenn das Berufungsgericht gegen den Kläger den Umstand verwerthen will, er habe bei einer Geschwindigkeit von 150 km angesichts eines in einer Entfernung von 150 m plötzlich auftretenden Hindernisses "scharf" gebremst, so fehlt es für diese Annahme eines fehlerhaften Verhaltens an hinreichenden Feststellungen. Gegen eine Gewaltbremsung, die ein Schleudern hätte bewirken können, spricht der Umstand, daß nach den polizeilichen Ermittlungsakten Bremsspuren nicht festgestellt worden sind. Dafür, daß der Kläger falsch gehandelt habe, sind, wie die Revision zutreffend geltend macht, auch sonst keine Anhaltspunkte hervorgetreten. Der Zeuge He [REDACTED], auf den das Berufungsgericht sich bezieht, hat nur bekundet, der Kläger müsse stark gebremst haben. Das ergebe sich für ihn daraus, daß ohne eine starke Bremsung ein Zusammenstoß nicht zu vermeiden gewesen wäre. Er, der Zeuge, hätte das auch so getan. Der Zeuge macht dem ^{Kläger} Beklagten also gerade keinen Vorwurf.

Damit, daß die Beklagte den Beweis für ein fehlerhaftes Verhalten des Klägers nicht geführt hat, hat allerdings der Kläger seinerseits noch nicht bewiesen, daß ein fehlerhaftes ungleichmäßiges Ansprechen der Bremsen das Fahrzeug zum Schleudern gebracht hat. Das Berufungsgericht wird aber, sofern es darauf ankommen sollte, - gegebenenfalls unter Anhörung eines Sachverständigen - würdigen müssen, ob nach dem Unfallhergang, dem Ergebnis der polizeilichen Ermittlungen und den Feststellungen der Sachverständigen Hö■■■■, Bo■■ und He■■ etwa so viele Beweiszeichen für einen Fehler der Bremsvorrichtung sprechen, daß aus diesem Grund der Beweis als geführt anzusehen ist. Dabei handelt es sich um die allein dem Tatrichter anvertraute Beweiswürdigung.

Bei der erneuten Verhandlung hat das Berufungsgericht auch Gelegenheit, seine Auffassung zu überprüfen, der Kläger könne nichts daraus herleiten, daß die Beklagte nach der Reparatur des Unfallfahrzeugs die ausgewechselten Teile, die als Beweismittel hätten dienen können, nicht aufbewahrt hat. Das Berufungsgericht führt aus, es lasse sich nach den ganzen Umständen nicht feststellen, daß die Beklagte dadurch den dem Kläger obliegenden Beweis auch nur fahrlässig vereitelt habe. Die Beklagte habe von der Richtigkeit des ihr vom Kläger übersandten ersten Gutachtens des Sachverständigen Bo■■, daß die Bremsen des Fahrzeugs in Ordnung gewesen seien, ausgehen dürfen. Zwar habe der Kläger gleich nach dem Unfall Schadensersatzansprüche angedroht. Später habe er jedoch mit Schreiben vom 9. August 1962 sich nur noch an die Kulanz der Beklagten gewendet.

Die Revision weist demgegenüber mit Recht darauf hin, daß die Beklagte auch das ihr ungünstige Gutachten des Sachverständigen Hö[REDACTED] vom 3. April 1962 erhalten habe und schon deshalb damit habe rechnen müssen, die ausgebauten Teile würden für die Schadensersatzfrage von Bedeutung sein. Im übrigen begegnet es Zweifeln, ob die Beklagte aus dem Schreiben vom 9. August 1962 entnehmen konnte, der Kläger wolle Schadensersatzansprüche nicht mehr geltend machen. In dem Schreiben wird ausdrücklich beanstandet, daß entgegen einer Zusage des Verkaufsleiters der Unterdruckverstärker nicht ausgetauscht worden sei und daß bei der Notbremsung ein Rad blockiert gewesen sei und daß dies den Unfall herbeigeführt habe. Wenn der Anwalt des Klägers dann erklärte, es solle die Frage nach Schuld oder Nichtschuld nicht aufgerollt werden, jedoch darauf hinwies, daß die im Rahmen von Verkaufsverhandlungen mündlich gemachten Zusicherungen für die Beklagte genauso verbindlich sein sollten und rechtlich auch verbindlich seien wie schriftlich im Vertrag niedergelegte Zusicherungen, so konnte für die Beklagte kaum Zweifel bestehen, daß der Kläger, wenn die Schadensersatzfrage nicht durch Kulanz erledigt werde, auf seine angekündigten Ansprüche zurückkommen wolle. Unter diesen Umständen könnte die Frage, ob die Hauptverwaltung der Beklagten hätte sicherstellen müssen, daß die ausgebauten Teile erhalten blieben, und ob die Beklagte dem Kläger die Benutzung eines wesentlichen Beweismittels fahrlässig vereitelt hat, einer Nachprüfung bedürfen (vgl. BGH Ur-

teil vom 6. November 1962 - VI ZR 29/62 - IM ZPO § 282 Nr. 15 = BGHWarn 1962 Nr. 232). Bessert der Hersteller einer Ware diese auf Beanstandung des Abnehmers durch Auswechslung des beanstandeten Teiles aus und beseitigt er sodann den ausgewechselten Teil, so kann eine solche Handlungsweise mindestens dann, wenn der Hersteller damit dem Abnehmer das einzig mögliche Beweismittel entwindet und bewirkt, daß der Abnehmer einen im Herstellerbereich entstandenen Fehler nicht nachweisen kann, entsprechend der Beweisregelung für Geschehensabläufe in der Herstellersphäre (BGHZ 51, 91, 104) dazu führen, grundsätzlich dem nachbessernden Hersteller den Nachteil aufzubürden, der dadurch entsteht, daß er den ausgewechselten Teil nicht als Beweismittel zur Verfügung stellt (so auch Giesen NJW 1969, 582, 585 Fußn. 35).

II. Die bisherigen Ausführungen gelten in gleicher Weise, soweit der Schadensersatzanspruch darauf gestützt wird, das Kraftfahrzeug sei nach der zweiten Probefahrt in der Werkstatt der Beklagten nicht ordnungsgemäß überprüft worden, daher seien Mängel der Bremsvorrichtung übersehen worden. Auch dieser Anspruch aus Verletzung werkvertraglicher Pflichten setzt voraus, daß der behauptete Fehler bestanden hat.

Das Berufungsgericht befaßt sich auch mit der Behauptung des Klägers, der Rollenprüfstand sei kein geeignetes Prüfgerät, um Fehler der automatischen

Nachstellvorrichtung feststellen zu können. Es lehnt die beantragte Vernehmung eines Sachverständigen mit der Begründung ab, die Beklagte habe nicht mehr zu tun brauchen, als das, was üblicherweise bei der Überprüfung einer Bremsanlage gemacht werde. Der Kläger habe nur diejenige Überprüfung erwarten und verlangen können, die bei derartigen Werkstattkontrollen allgemein üblich sei. Die Revision beanstandet, daß das Berufungsgericht die Vernehmung des Sachverständigen Dr. Ko[REDACTED] mit unzureichenden Gründen abgelehnt und den Sachverständigen nicht zur Erläuterung seines schriftlichen Gutachtens vor das Gericht geladen habe. Dabei ist aber die Frage, ob die Überprüfung der Bremsen in der allgemein üblichen und ausreichenden Art vorgenommen ist, von der anderen Frage zu unterscheiden, ob die Beklagte, wenn sie die Bremseinrichtung mit einer neu konstruierten Vorrichtung versah, die eine gewissenhafte Überprüfung auf den bisherigen Rollenprüfständen nicht mehr zuließ, verpflichtet war, auch neue Prüfeinrichtungen zu schaffen. Die erste Frage hat das Berufungsgericht entgegen der Ansicht der Revision ohne Rechtsirrtum bejaht. Danach liegt eine Fahrlässigkeit bei der Prüfung selbst nicht vor. Die zweite hat mit einem Verschulden der Werkstattleitung nichts zu tun, sondern betrifft ein etwaiges Verschulden der Leitung der Beklagten. Diese von der Revision ebenfalls angeschnittene Frage wird im folgenden Abschnitt behandelt.

III. 1. Im Laufe seiner Erwägungen unterstellt das Berufungsgericht die von Anfang an vom Kläger vor-

gebrachte Behauptung als richtig, bei der Bremsanlage des Unfallfahrzeuges habe es sich um eine Fehlkonstruktion gehandelt, die darin liege, daß die automatische Nachstellvorrichtung anfällig gegen Erschütterungen sei, die auf der Straße unvermeidbar seien und zudem bei der Prüfung auf dem Rollenprüfstand nur unzulänglich geprüft werden könne, so daß Fehler nicht feststellbar seien. Das Berufungsgericht unterstellt auch, daß schon mehrfach, wie der Kläger behauptet, Fahrzeuge des fraglichen Wagentyps und dieser Serie infolge falscher Einstellung der automatischen Nachstellvorrichtung in ähnlicher Weise verunglückt seien. Es meint, es könne, selbst wenn einem Werkstattleiter Fuchs gegenüber deswegen wiederholt Beanstandungen erhoben worden seien, nicht festgestellt werden, daß der Beklagten als Unternehmen und ihren leitenden Angestellten bereits im Zeitpunkt der Reparatur eine allgemeine Fehleranfälligkeit der automatischen Nachstellvorrichtung bekannt gewesen sei und sie gewußt hätten, daß die automatische Nachstellvorrichtung häufig zu einem Zurseiteziehen des Fahrzeuges beim Bremsen führe. Selbst wenn das aber so wäre, erschiene eine Fahrlässigkeit der Beklagten angesichts des Gutachtens des Sachverständigen Bo██ und seiner ausführlichen Untersuchungen nicht erweisbar. Schließlich sei nicht festzustellen, daß eine solche etwaige Fehlkonstruktion Ursache des Unfalls des Klägers gewesen sei, weil sich nicht erweisen lasse, daß der Unfall auf ein ungleichmäßiges Anziehen der Bremsen zurückzuführen sei.

2. a) Soweit die Revision geltend macht, der Sachverständige Bo■ habe in seinem zweiten Gutachten die Prüfung weiterer Fahrzeuge, die Unfälle ähnlicher Art erlitten haben, ausdrücklich für erwünscht gehalten, und aus gleichartigen Unfällen könnten Schlüsse auf das Vorliegen eines Konstruktionsfehlers gezogen werden, so geht dieses Vorbringen allerdings in Anbetracht der Unterstellung des Berufungsgerichts, daß eine Fehlkonstruktion vorliege, ins Leere.

b) Die Revision wendet sich aber mit Recht gegen die Ansicht des Berufungsgerichts, es sei nicht erwiesen, d.h. der Kläger habe nicht bewiesen, daß der Beklagten die Fehlerhaftigkeit der Nachstellvorrichtung bekannt gewesen sei.

Liegt, wie das Berufungsgericht unterstellt, ein Konstruktionsfehler vor, der, wie ebenfalls unterstellt wird, den Unfall verursacht haben kann, so handelt es sich um einen Fehler, der im Gefahrenbereich des Herstellers liegt. Für diesen Fall bürdet die Rechtsprechung dem Hersteller den Beweis der Schuldlosigkeit auf. Dieser Grundsatz findet seine Rechtfertigung darin, daß der Hersteller "näher daran" ist, den Sachverhalt aufzuklären und die Folgen der Beweislosigkeit zu tragen. Er überblickt die Produktionssphäre, bestimmt und organisiert den Herstellungsprozeß und die Auslieferungskontrolle der fertigen Erzeugnisse. Oft machen die Größe des Betriebes, seine komplizierte, verschachtelte, auf Arbeitsteilung beruhende Organisation, verwickelte technische

Vorgänge und dergleichen es dem Geschädigten praktisch unmöglich, die Ursache des schadenstiftenden Fehlers aufzuklären. Der Geschädigte vermag dem Richter den Sachverhalt nicht in solcher Weise darzulegen, daß dieser zuverlässig beurteilen kann, ob der Betriebsleitung ein Versäumnis vorzuwerfen ist oder ob es sich um einen "Entwicklungsfehler" handelt, der nach dem Stand der Technik und Wissenschaft vorhersehbar war (BGHZ 51, 91, 105). Die genannte Entscheidung betrifft zwar den Fall, daß der Hersteller, weil zwischen ihm und dem Geschädigten keine unmittelbaren Vertragsbeziehungen bestehen, aus unerlaubter Handlung in Anspruch genommen wird. Der VI. Zivilsenat weist aber zutreffend darauf hin, daß von solcher Beweisregel die Rechtsprechung auch bei vertraglichen oder quasi-vertraglichen Beziehungen zwischen Geschädigtem (Gläubiger) und Schädiger (Schuldner) ausgeht (für kaufvertragliche Beziehungen vgl. auch BGH Urteil vom 26. September 1961 - VI ZR 92/61 - LM ZPO § 282 Nr. 10 = BGHWarn 1961 Nr. 197). Diese Auffassung über die Verteilung der Beweislast wird auch im Schrifttum durchweg geteilt (Diederichsen NJW 1969, 269; Deutsch JZ 1969, 391; Neumann-Duesberg BB 1967, 1457). Die entwickelten Grundsätze beschränken sich auch nicht auf Schäden infolge bloßer Fabrikationsfehler, sondern umfassen, wie der VI. Zivilsenat mit Recht sagt, auch Konstruktions- und Entwicklungsfehler.

Im vorliegenden Fall kann daher - eine Fehlkonstruktion der automatischen Nachstellvorrichtung unterstellt - die Schadensersatzpflicht des Beklag-

ten nicht schon mit der Begründung abgelehnt werden, es sei nicht nachgewiesen, daß die Beklagte von Beanstandungen und allgemeiner Fehleranfälligkeit erfahren habe. Vielmehr muß, wie die Revision zutreffend geltend macht, die Beklagte dargun, daß sie die nötigen Anstalten getroffen hat, um von der praktischen Bewährung oder etwaigen Betriebsunfällen unterrichtet zu werden, die mit dem Versagen der Vorrichtung zusammenhängen können. Ist, wie der Kläger behauptet, die automatische Nachstellvorrichtung nach kurzer Zeit wieder geändert worden, so kann es auch nicht Sache des Klägers sein, nachzuweisen, daß es sich nicht lediglich um eine weitere Verbesserung der soeben eingeführten Neuerung, sondern um die Beseitigung von Mängeln gehandelt habe. Im Gegenteil spricht die alsbaldige Abänderung dafür, daß die neue Vorrichtung noch nicht ausgereift war. Ob dabei eine von der Beklagten zu vertretende Fahrlässigkeit ihrer Konstrukteure im Spiel gewesen ist, läßt sich erst beurteilen, wenn die Beklagte, die allein dazu imstande ist, den Entwicklungsgang aufgedeckt hat. In diesem Zusammenhang kann, worauf die Revision ebenfalls verweist, auch die Ansicht des Sachverständigen Bo in seinem zweiten Gutachten von Bedeutung sein, daß zur Klärung des Zusammenhanges des Unfalls mit etwaigen Mängeln an der automatischen Nachstellung die Prüfung weiterer Fahrzeuge, die Unfälle ähnlicher Art erlitten haben, erwünscht sei.

Das Berufungsgericht führt weiter aus, eine Fahrlässigkeit sei, selbst wenn der Beklagten Beanstandun-

gen bekannt geworden wären, angesichts des Gutachtens des Sachverständigen Bo● und seiner Untersuchungen nicht erweisbar. Das Berufungsgericht meint ersichtlich, wenn der Sachverständige nach dem Unfall die Bremsvorrichtung für fehlerfrei gehalten habe, könne der Beklagten kein Vorwurf gemacht werden, daß sie früher Beanstandungen, von denen sie möglicherweise Kenntnis erhalten habe, nicht nachgegangen sei. Dem kann aber schon deshalb nicht gefolgt werden, weil das Berufungsgericht an anderer Stelle ausführt, der Sachverständige habe eingeräumt, im Zeitpunkt seines ersten Gutachtens die Problematik der automatischen Nachstellvorrichtung noch nicht gekannt und deshalb seine Untersuchungen auf sie nicht ausgerichtet zu haben.

Die Rüge der Revision, das Berufungsgericht habe verkannt, daß die Beklagte habe dafür Sorge tragen müssen, von allen Beanstandungen zu erfahren, wendet sich sinngemäß auch gegen die Auffassung des Berufungsgerichts, die Beklagte habe Überprüfungen nur in dem Rahmen vorzunehmen brauchen, wie er bei Werkstattkontrollen allgemein üblich sei. Das Berufungsgericht wird bei der erneuten Verhandlung der Sache indessen zu erwägen haben, wieweit ein Hersteller, der eine veränderte Bremsvorrichtung an Kraftfahrzeugen einführt, angesichts der besonderen Bedeutung der Bremsen für die Sicherheit des Kraftfahrzeuges verpflichtet ist, die Prüfgeräte dem neuesten Stand der Entwicklung anzupassen. Träfe die vom Berufungsgericht unterstellte Behauptung des Klägers zu, die automatische Nachstellvorrichtung könne mit dem üblichen Rol-

lenprüfstand nur unzulänglich geprüft werden, so hätte die Beklagte eine erhebliche Gefahr für Kraftfahrer und Dritte im Straßenverkehr gesetzt.

c) Auch die Hilfsbegründung des Berufungsgerichts, selbst bei Vorliegen einer Fehlkonstruktion sei die Klage abzuweisen, weil der Kläger nicht erweisen könne, daß die Fehlkonstruktion Ursache des Unfalls gewesen sei, ist nicht frei von rechtlichen Bedenken.

Grundsätzlich hat zwar, wenn ein Vertragsteil bei Vertragserfüllung pflichtwidrig gehandelt hat, der andere Teil, der durch die Pflichtwidrigkeit geschädigt sein will, den ursächlichen Zusammenhang zwischen der Vertragsverletzung und dem Schaden zu beweisen (BGH Urteil vom 13. Februar 1969 - VII ZR 14/67 - LM BGB § 282 Nr. 18 = BGHWarn 1969 Nr. 66; Urteil des erkennenden Senats vom 18. Juni 1969 - VIII ZR 148/67 - LM BGB § 433 Nr. 32 = BGHWarn 1969 Nr. 187). Im letztgenannten Urteil hat der erkennende Senat indessen ausgeführt, für den dem Geschädigten obliegenden Beweis könne auch ein Anscheinsbeweis in Betracht kommen. In jenem zur Beurteilung stehenden Fall war der behauptete Fehler geeignet, den Kraftfahrzeugunfall auch bei nicht zu beanstandender Fahrweise des Geschädigten herbeizuführen. Der Senat hat angenommen, wenn der Fehler auch bei einwandfreier Fahrweise einen Unfall der damals vorliegenden Art verursachen könne, so stelle der tatsächliche Eintritt des Unfalls sich als typischer Geschehensablauf dar. War im hier zu be-

urteilenden Fall, wie das Berufungsgericht unterstellt, die automatische Nachstellvorrichtung der Bremsen unfallanfällig und damit eine Fehlkonstruktion, so mußte erwogen werden, ob nicht etwa der Anscheinsbeweis begründet ist, daß ein bei der Bremsung eingetretener Unfall die Folge der fehlerhaften Bremsvorrichtung ist. Die Beklagte müßte dann Tatsachen vortragen, die hinreichen, um ernsthaft die Möglichkeit eines anderen Geschehensablaufs in Betracht zu ziehen und den Anscheinsbeweis zu erschüttern. Als ein solcher Sachverhalt käme nach Auffassung des Berufungsgerichts nur eine fehlerhafte Fahrweise des Klägers in Frage. Daß der ²Kläger hierfür bisher eine ernsthafte Möglichkeit nicht aufgezeigt hat, ist bereits oben unter B I 2 b ausgeführt worden. Das Berufungsgericht durfte daher von seiner Unterstellung aus die Klage nicht schon mit der Begründung abweisen, der Kläger habe den ursächlichen Zusammenhang zwischen pflichtwidriger Erfüllung des Kaufvertrages durch die ~~Klägerin~~^{Beklagte} und dem eingetretenen Schaden nicht bewiesen.

IV. Das angefochtene Urteil war daher aufzuheben und die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung an das Berufungsgericht zurückzuverweisen. Es hat auch über die Kosten des Revisionsverfahrens zu befinden, da diese Entscheidung von dem Ausgang des Rechtsstreits abhängt. Es erschien angemessen, von der Befugnis des § 565 Abs. 1 Satz 2 ZPO Gebrauch zu machen.

Dr. Haidinger

Dr. Gelhaar

Dr. Mezger

Dr. Messner

Dr. Hiddemann