

Die Relation im Verkehrsunfallprozeß (Teil III)

Vorsitzender Richter am Landgericht Manfred Knemeyer, Münster

bb) Klage gegen den Halter

Die Verteidigungsmöglichkeiten gegen Ansprüche aus §§ 7 StVG und 823 BGB sind bereits dargestellt, so daß hier nur noch § 831 BGB zu behandeln ist.

Gegenüber einem Anspruch aus § 831 BGB kann der Beklagte eine oder mehrere für die Schlüssigkeitprüfung in der Klägerstation benötigten Tatbestandsvoraussetzungen bestreiten.

Folgt man der Rechtsprechung, nach der die Tatbestandsmäßigkeit der Handlung die Widerrechtlichkeit indiziert, zugleich aber der Rechtfertigungsgrund des verkehrsrichtigen Verhaltens anerkannt wird, kann der beklagte Geschäftsherr sich dadurch in erheblicher Weise verteidigen, daß er verkehrsrichtiges Verhalten des Verrichtungsgehilfen darlegt.

Daneben oder statt dessen kann der Geschäftsherr darlegen, daß er bei Auswahl und Beaufsichtigung des Verrichtungsgehilfen sowie Beschaffung von „Vorrichtungen oder Gerätschaften“ (hier: Fahrzeug) die im Verkehr erforderliche Sorgfalt beachtet hat, § 831 Abs. 1 Satz 2 BGB. Schließlich kann der Geschäftsherr darlegen, daß ein etwaiger Mangel der nötigen Sorgfalt seinerseits für den Unfall nicht ursächlich gewesen sei, § 831 Abs. 1 Satz 2, 2. Hs. BGB. Das ist in der Regel der Fall, wenn sich der Verrichtungsgehilfe verkehrsrichtig verhalten hat. Die Kausalität des Auswahlverschuldens bleibt jedoch trotz verkehrsrichtigen Verhaltens des Verrichtungsgehilfen bestehen, wenn die schädigende Handlung unterblieben wäre, weil der Verrichtungsgehilfe bei sorgfältiger Auswahl *nicht eingestellt* worden wäre. Dann dürfte eine Haftung des Geschäftsherrn – erkennt man einen Rechtfertigungsgrund des verkehrsrichtigen Verhaltens nicht an – jedoch nicht mehr dem Schutzzweck des § 831 BGB entsprechen (BGB-RGRK-Steffen, § 831, Rdnr. 30ff.).

Auch bezüglich der Haftung aus § 831 BGB kann der Beklagte Mitverursachung und Mitverschulden des Klägers (§ 17 Abs. 1 Satz 2 StVG) einwenden. Ist der Verrichtungsgehilfe allerdings mit seinem eigenen Pkw gefahren, scheidet eine Anwendung des § 17 StVG aus, da diese Vorschrift voraussetzt, daß (auch) der Beklagte (hier Geschäftsherr) Fahrzeughalter oder zumindest Fahrzeugführer (§ 18 Abs. 3

StVG) ist. Bei einer Anwendung des § 254 BGB kommt man jedoch zur selben Quote, da der Kläger auch im Rahmen des § 254 BGB für die Betriebsgefahr seines Fahrzeugs einzustehen hat.

cc) Klage gegen die Anstellungskörperschaft

Die Anstellungskörperschaft kann gegenüber einem Anspruch aus § 839 BGB i. V. m. Art. 34 GG u. a. Tatsachen vortragen, aus denen sich ergibt, daß der Beamte als Führer eines Sonderrechtsfahrzeugs von den Vorschriften der StVO befreit war, weil dies zur Erfüllung hoheitlicher Aufgaben dringend geboten war, § 35 Abs. 1 StVO. Dafür hat sie die Darlegungslast (BGH VersR 1962, 834). Die Sonderrechte dürfen nur unter gebührender Berücksichtigung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung ausgeübt werden, § 35 Abs. 8 StVO. Der Fahrer hat bei der Abwägung zwischen der Bedeutung und Eilbedürftigkeit seiner Aufgabe für die Allgemeinheit sowie dem eingegangenen Verkehrsrisiko den Verhältnismäßigkeitsgrundsatz zu beachten. Andere gefährden oder verletzen darf er nicht (Geigel-Haag, a. a. O., Kap. 27, Rdnr. 708).

Gegenüber einem Anspruch aus § 18 StVG i. V. m. Art. 34 GG kann die Anstellungskörperschaft u. a. einwenden, daß den Beamten kein Verschulden trifft. Bei dieser Anspruchsgrundlage hat die Anstellungskörperschaft die Darlegungslast für fehlendes Verschulden des Beamten.

dd) Klage gegen den früheren Halter

Gegenüber einem Anspruch aus § 7 Abs. 3 StVG kann sich der frühere Halter in gleicher Weise verteidigen wie ein nach § 7 Abs. 1 StVG in Anspruch genommener Halter. Zusätzlich kann er sich damit verteidigen, daß er den Tatsachenvortrag bestreitet, aus dem sich ein schuldhaftes Ermöglichen der Fahrzeugbenutzung ergibt.

Ist der Beklagte nach dem Klägervorbringen als gegenwärtiger Halter nach § 7 Abs. 1 StVG in Anspruch genommen worden, so ergibt sich in der Beklagtenstation eine neue Anspruchsgrundlage, wenn der Beklagte Tatsachen geltend macht, aus denen sich ergibt, daß er zum

Unfallzeitpunkt bereits nicht mehr Halter war, aber eine unbefugte Benutzung schuldhaft ermöglicht hat. Es stellt sich dann wieder die bereits erörterte Frage, wie *gleichwertiges Parteivorbringen* zu behandeln ist.

III. Beweisstation

In der Tatsachenfeststellung liegt beim Verkehrsunfallprozeß häufig der Schwerpunkt. Die nachfolgenden Erörterungen beschränken sich auf die Tatsachenfeststellung zum Unfallhergang.

1. Die Beweislast

Die Beweislast entspricht der bereits erörterten Darlegungslast. Insbesondere ist zu beachten, daß für die Abwägung nach § 17 Abs. 1 StVG jede Partei die von ihr behaupteten Umstände, die die Betriebsgefahr des gegnerischen Fahrzeugs erhöhen, sowie ihre Auswirkung auf das Unfallgeschehen beweisen muß (*Jaguschen-Hentschel*, a. a. O., § 17 Rdnr. 21). Abweichend vertritt das OLG Celle (NJW 1989, 43) in bezug auf erhöhte Betriebsgefahr durch *Trunkenheit* eine andere Auffassung: Nach dem Sinn der Gefährdungshaftung, müsse eine nachweislich erhöhte Betriebsgefahr und das damit verbundene erhöhte Schadensrisiko für eine Berücksichtigung bei der Abwägung bereits ausreichen, denn inwieweit sich die erhöhte Gefahr letztlich in dem Schadensereignis meßbar niederschläge, werde sehr oft nicht mit hinreichender Sicherheit aufzuklären sein.

Die Beweislast hinsichtlich der erhöhten Betriebsgefahr wird in der Praxis gelegentlich verkannt, wobei unzulässige Vermengungen zwischen dem Unabwendbarkeitsbeweis nach § 7 Abs. 2 StVG und dem für die Abwägung nach § 17 Abs. 1 StVG zu führenden Beweis erfolgen. *Bursch-Jordan* (VersR 1985, 515) haben hierzu ein Urteil wiedergegeben, wie es in ähnlichen Fällen leider häufiger vorkommt: Der auf-fahrende Kläger behauptete, der Beklagte habe plötzlich ohne verkehrsbedingten Anlaß gebremst; der Beklagte behauptete, er habe plötzlich bremsen müssen, weil unmittelbar vor ihm ein anderer Pkw aus einer Ausfahrt auf die Fahrbahn gefahren sei. Bei der gelideten Quote ist im Urteil ausgeführt worden: Zwar treffe den Kläger das übliche Auffahrverschulden, der Be-

klage habe den Unfall jedoch mitverschuldet, denn er habe nicht bewiesen, Grund zum Bremsen gehabt zu haben. Dieses Urteil ist mit einem erheblichen Mangel behaftet. Zwar ist bei dem non liquet der Beweisaufnahme zu Recht kein unabwendbares Ereignis für den Beklagten angenommen worden. Das Verschulden des Beklagten hätte der Kläger als einen die Betriebsgefahr erhöhenden bzw. sonstigen für die Schadensverteilung maßgeblichen Umstand beweisen müssen.

2. Die Punctuation der Beweisfragen

Werden zu Beginn der Beweisstation die *beweisbedürftigen Behauptungen* in einer Punctuation (Gliederung) herausgearbeitet, so sind die Beweisfragen entsprechend der Beweislast zu formulieren (vgl. *Balzer-Forsen*, a. a. O., S. 53), weil nur so überflüssige Beweiserhebungen vermieden und durchgeführte Beweisnahmen richtig gewürdigt werden können (*Anders/Gehle*, a. a. O., Rdnr. 117; *Schellhammer*, a. a. O., Rdnr. 253). Soweit allerdings gelehrt wird, die Erörterung der Beweislast habe erst zu erfolgen, wenn eine durchgeführte Beweisaufnahme ein non liquet ergeben habe (*Anders/Gehle*, a. a. O., Rdnr. 136; *Sattelmacher/Sirp*, Bericht, Gutachten und Urteil, 31. Aufl., S. 162ff.; *Berg*, Gutachten und Urteil, 15. Aufl., S. 75), ist dies nicht überzeugend. Es gibt keinen Grund der Logik, der es untersagt, die Beweislast schon zu Beginn der Beweisstation nicht nur zu beantworten, sondern auch die Antwort – zumindest in Zweifelsfällen – zu begründen. Damit soll nicht verkannt werden, daß es in Fällen schwieriger Beweislastbegründung bei bereits durchgeführter Beweisaufnahme mit positivem Ergebnis ökonomisch und empfehlenswert sein kann, von einer Erörterung der dann nicht (mehr) entscheidungserheblichen Beweislastfrage abzusehen. Regelmäßig ist es jedoch im Hinblick auf die Bedeutung der Beweislast für die Beweiswürdigung und den Umfang der Durchführung einer Beweiserhebung (vgl. hierzu *Schneider*, Beweis und Beweiswürdigung, 4. Aufl., Rdnr. 554 und 584) sinnvoll, sich nicht nur schon vor der Beweiserhebung bzw. -würdigung über die Frage der Beweislast Klarheit verschafft zu haben, sondern dem Leser die Begründung für die angenommene Beweislastverteilung bereits zu Beginn der Beweisstation zu liefern. Schließlich geht man auch in den Darlegungsstationen nicht anders vor, wenn Tatsachenbehauptungen unter Voraussetzungen einer Norm subsumiert werden.

Ist das Erfordernis der zu prüfenden Voraussetzung nicht evident, ist es selbstverständlich, ihr Erfordernis zu begründen. Hier käme kaum jemand auf die Idee, zunächst festzustellen, daß ein bestimmter Tatsachenvortrag zur Ausfüllung einer Voraussetzung nicht ausreicht, um dann anschließend erst zu begründen, daß die geprüfte Norm diese Voraussetzung erfordert. Ich sehe keinen Sinn darin, einem Referendar die – zumal sinnvolle – Begründung der Beweislast zu Beginn der Beweisstation zu verbieten oder eine solche Bearbeitung auch nur nachteilig zu bewerten.

Neben einer frühen begründeten Festlegung der Beweislast kann es sich empfehlen, herauszuarbeiten, ob die Beweisfragen *kumulativ, alternativ oder in einem sonstigen Abhängigkeitsverhältnis* feststellungsbedürftig sind, um bei der Durchführung der Beweisaufnahme oder der Beweiswürdigung ökonomisch vorgehen zu können (vgl. hierzu *Schneider*, Zivilrechtsfall, Rdnr. 385ff.). Diese Fragen der Feststellungsbedürftigkeit spielen für die Praxis im Verkehrsunfallprozeß jedoch kaum eine Rolle, wenn – wie häufig – Zeugen für den gesamten behaupteten Unfallhergang benannt worden sind oder ein entsprechender Antrag auf Einholung eines Sachverständigengutachtens gestellt worden ist. In der Praxis wird in solchen Fällen die Beweisaufnahme regelmäßig voll durchgeführt. Dadurch werden weder Mehrkosten noch zusätzlicher Zeitaufwand verursacht.

3. Pauschale Formulierung der Beweisfrage?

Obwohl es grundsätzlich bei einer Relation von Wichtigkeit ist, zu Beginn der Beweisstation die einzelnen Beweisfragen genau herauszuarbeiten, dürfte es im Straßenverkehrshaftpflichtprozeß in vielen Fällen – insbesondere wenn die Unfalldarstellungen der Parteien in vielen Punkten voneinander abweichen – m. E. auch für eine praxisingerechte relationsmäßige Bearbeitung genügen, zu Beginn der Beweisstation pauschal die Frage zu stellen: „*Ist der vom Kläger oder der vom Beklagten behauptete Unfallhergang bewiesen?*“

Bei dieser Fragestellung handelt es sich nicht schlicht um eine alternativ gefaßte Beweisfrage (Behauptung unter Einbeziehung der gegenteiligen Behauptung), wie etwa bei einer Beweisfrage: „Ist bewiesen, daß der Beklagte im fremden Namen oder eigenen Namen gehandelt hat?“ Eine solche alternative Formulierung

wäre unbrauchbar (*Balzer-Forsen*, a. a. O., S. 53f.). Eine so begonnene Beweisstation endet in der Regel unbrauchbar. Bei der Frage, ob der vom Kläger oder der vom Beklagten behauptete Unfallhergang bewiesen ist, handelt es sich in der Regel um zwei selbständige Beweisfragen, die den vom Kläger behaupteten Hergang betreffen, soweit er die Beweislast hat und den vom Beklagten behaupteten Hergang, soweit ihm der Beweis obliegt. Dies hängt mit der besonderen Struktur des straßenverkehrsrechtlichen Haftungssystems (§ 7 Abs. 2, § 17 Abs. 1 StVG) zusammen, wonach *beide Parteien die Beweislast zum Unfallhergang haben: Jedem obliegt die Beweislast dafür, daß der Unfall für ihn unabwendbar war. Jedem obliegt ferner die Beweislast dafür, daß betriebsgefahrerhöhende Umstände beim Gegner vorliegen.*

Hat noch keine Beweisaufnahme stattgefunden, kann ein Beweisbeschluß (in Examensarbeiten kann nach den Weisungen des Prüfungsamtes zu unterstellen sein, daß eine Beweisaufnahme ergebnislos durchgeführt worden ist) vorzuschlagen sein. Hierfür reicht es in der Regel aus, als Beweisthema zu formulieren: „*Es soll Beweis erhoben werden über den Hergang des Unfalls ...*“. Vor allem ist eine solch weite Fassung des Beweisthemas wichtig, wenn ein verkehrstechnischer Sachverständiger mit der Begutachtung beauftragt wird. Es wäre sinnlos, einen Sachverständigen zu fragen, ob für einen der Beteiligten eine bestimmte Geschwindigkeit zum Unfallzeitpunkt festgestellt werden kann, wenn nicht die weiteren Fragen untersucht werden, die für eine Vermeidbarkeitsbetrachtung erforderlich sind. Der verkehrstechnische Sachverständige weiß auch bei einem solch weiten Thema nach dem Studium der Akten selbst, welche Fragen er zu beantworten hat. Vor allem können sich erst bei der Gutachtererstattung oder nach der in aller Regel zwingend erforderlichen Ortsbesichtigung durch den Sachverständigen Detailfragen ergeben, an deren Formulierung weder die Parteien noch das Gericht denken konnten.

4. Die Vorbereitung des Beweistermins

Im Zusammenhang mit einem vorzuschlagenden Beweisbeschluß können weitere Anordnungen nötig sein. Aufgabe des Gerichts ist es, dafür zu sorgen, daß das notwendige Aktenmaterial vollständig zur Verfügung steht. So sind unbedingt gem. § 273 Abs. 2 Nr. 2 ZPO etwaige Ermittlungsakten der Staatsanwaltschaft oder

Bußgeldakten beizuziehen. Die darin häufig enthaltene *Unfallskizze* ist wichtig sowohl für das Gericht als auch einen gegebenenfalls zu bestellenden Sachverständigen. Gelegentlich finden sich in den Akten auch *Fotos*. Sofern vorhanden, sollten von den Parteien Schadensgutachten mit Fotos der beschädigten Fahrzeuge angefordert werden. Zu einem durchzuführenden Beweistermin empfiehlt es sich in der Regel, das *persönliche Erscheinen* der Parteien anzuordnen, soweit sie selbst die beteiligten Fahrzeuge gefahren haben. Das Gericht sollte, um eine materiell gerechte Entscheidung zu treffen, die ihm gegebenen prozessualen Möglichkeiten zur Sachverhaltsermittlung ausschöpfen, ohne nur den schriftsätzlichen Parteivorgang zu verwerten. Eine dieser Möglichkeiten ist die persönliche Anhörung der Parteien nach § 141 ZPO. Darüber kann der Sachvortrag ergänzt und korrigiert werden. Das Gericht hat hier durch entsprechende Fragestellung die Möglichkeit, die zu beurteilende Tatsachengrundlage zu erweitern und möglichst nahe an den realen Sachverhalt zu bringen. Daß das Gericht neben den Parteien die Möglichkeit zu einem eigenständigen Beitrag zur Sachverhaltsrekonstruktion hat, was gerade in Verkehrsunfallsachen von praktischer Bedeutung ist, ergibt sich aus §§ 136 Abs. 3 1. Hs., Abs. 4, 139 Abs. 1, 141 Abs. 1 Satz 1, 286, 273 Abs. 1 Satz 2, Abs. 2 Nr. 1 und 2, 448 ZPO. Dabei ist von Bedeutung, daß das Gericht mit Ausnahme des Zeugenbeweises alle Beweise (Augenscheins-, Sachverständigen- und Urkundenbeweis sowie Parteivernehmung, §§ 142, 143, 144, 273 Abs. 2 Nr. 1, 448 ZPO), von Amts wegen anordnen kann (*Hahn*, JA 1991, 356).

Der mit der richterlichen Mitwirkung bei der Sachverhaltsermittlung verbundene Aufwand darf kein Grund sein, von solchen Maßnahmen abzusehen. Nicht selten lohnt er sich auch für das Gericht, z. B. weil durch eine Anhörung der Parteien nach § 141 ZPO Teile des Sachverhalts unstreitig werden können, weil der Sachverständige durch Skizzen und Fotos dem Gericht Kenntnis von der Örtlichkeit vermitteln kann, die einen aufwendigen gerichtlichen Orts termin entbehrlich macht, oder weil nach Einholung eines Sachverständigen Gutachtens der Unfallhergang oder Teilfragen unstreitig werden können. Wie unbefriedigend ist es, über einen Sachverhalt zu entscheiden, der so, wie er von den Parteien vorgetragen ist, gar nicht stattgefunden haben kann, weil es sowohl bei den vom Kläger als auch bei den vom Beklagten behaupteten Umständen gar nicht zu einem

Unfall hätte kommen können. Oft wird dies erst nach Einholung eines Gutachtens erkannt und dann wird regelmäßig der Parteivortrag, der zuvor subjektiv richtig gewesen sein mag, korrigiert.

5. Die Beweiswürdigung

Hat bereits eine Beweisaufnahme stattgefunden, sind die erhobenen Beweise zu würdigen. Für die Überzeugungsbildung bezüglich des Vorliegens der tatsächlichen Voraussetzungen des Anspruchsgrundes ist § 286 Abs. 1 ZPO maßgeblich.

a) Zeugenaussagen

Soweit das Gericht auf Zeugenaussagen angewiesen ist, ist eine besonders sorgfältige Würdigung unter Beachtung der gerade für Aussagen von Unfallzeugen häufigen *Fehlerquellen* nötig. Für Zeugen typische Fehlerquellen liegen nach der Einteilung von *Schneider* (Beweis Rdnr. 665) im Bereich der Wahrnehmungsmöglichkeit, -fähigkeit und -bereitschaft sowie der Wiedergabemöglichkeit, -fähigkeit und -bereitschaft.

Im Bereich der Wahrnehmung sind Zeugenaussagen zu Geschwindigkeiten, Entfernungen und zeitlicher Dauer von Vorgängen mit besonderer Vorsicht zu würdigen. Daß Schätzungen trotz Bemühung der Zeugen um richtige Angaben um über 100 % voneinander oder von der Realität abweichen, ist nicht selten. Bei der Beweiswürdigung kann gegebenenfalls unter Berücksichtigung zusätzlicher Indizien ein Sicherheitszuschlag bzw. -abschlag gemacht werden.

Beispiel: Mehrere Fahrzeuge fahren mit etwa 50 km/h in derselben Richtung und werden vom Fahrzeug des Beklagten überholt. Ein Zeuge schätzt die Geschwindigkeit auf 100 km/h und schildert im einzelnen seinen Eindruck von einem ungewöhnlich schnellen Überholvorgang, bei dem die Differenzgeschwindigkeit zwischen dem überholenden und den überholten Fahrzeugen ungewöhnlich hoch gewesen sei. Wenn das Gericht auch nicht aufgrund der Aussage die Geschwindigkeit von 100 km/h als erwiesen ansehen kann, so kann es doch aufgrund der Aussage in Verbindung mit der Kenntnis von der Geschwindigkeit der überholten Fahrzeuge und seiner Erfahrung in bezug auf übliche Differenzgeschwindigkeiten bei bestimmten Überholvorgängen möglicherweise zu der Überzeugung gelangen, der Beklagte sei mit mindestens 75 km/h gefahren.

Schätzungen sind – wie zahlreiche Versuche erwiesen haben – selbst dann schwierig, wenn sie nach vorherigem Hinweis auf zu beobachtende Vorgänge von erfahrenen Personen vorgenommen werden. Bei Verkehrsunfällen ist zu berücksichtigen, daß die kritische Verkehrssituation, von der an die über die Frage des Zustandekommens eines Unfalls entscheidende Phase (Pre-Crash-Phase) läuft, in aller Regel nicht länger als 3 Sekunden vor der Kollision liegt. Die Zeit der eigentlichen Kollision, während derer die zusammenstoßenden Fahrzeuge Kontakt haben, beträgt nur rund 1/10 Sekunde. Der dabei eintretende Verformungsvorgang ist mit dem menschlichen Auge nicht wahrnehmbar. Der Zeuge kann nur das Ergebnis, die eingetretene Verformung, wahrnehmen. Das Verformungsergebnis sowie die Phase nach dem Unfall – Auslaufen der Fahrzeuge und deren Endstellung – beobachtet er am intensivsten. Für die juristische Bewertung – insbesondere die oft mit Hilfe eines Sachverständigen vorzunehmende Kausalitätsbetrachtung – ist nur die Pre-Crash-Phase von Bedeutung. (Deshalb würde es für einen verkehrstechnischen Sachverständigen zur Unfallrekonstruktion in aller Regel genügen, wenn in Fahrzeuge *Unfalldatenschreiber* – nicht zu verwechseln mit dem für die Unfallaufklärung nur eingeschränkt tauglichen *Fahrtschreiber* nach § 57a StVZO – eingebaut würden, die nur die letzten 3 Sekunden vor dem Unfall aufzeichnen.) Unfallzeugen haben also nur eine äußerst kurze Zeitspanne für ihre Beobachtungen zur Verfügung. Hinzu kommt, daß sie die zu beurteilende Pre-Crash-Phase oft nur beiläufig beobachtet haben, weil ihnen vor dem Unfall nichts Besonderes aufgefallen ist. Ihre volle Aufmerksamkeit widmen sie dem Vorgang oft erst vom Zeitpunkt der Kollision an. Daher besteht die Gefahr, daß nur bruchstückhafte Wahrnehmungen aus der Pre-Crash-Phase aufgrund der Beobachtungen und Gespräche mit anderen Zeugen oder Beteiligten nach dem Unfall in der Vorstellung der Zeugen ergänzt werden und sich später bei ihnen als ihre erlebten Eindrücke im Gedächtnis festsetzen (vgl. *Schneider*, Beweis, Rdnr. 766ff.). Es gibt sogar sogenannte *Knallzeugen*, die erstmals nach dem ihre Aufmerksamkeit erweckenden Kollisionsknall die beteiligten Fahrzeuge sehen, später aber als Zeugen (gutgläubig und möglicherweise unverschuldet!) die von ihnen überhaupt nicht gesehene Unfallentwicklung als gesehen schildern (*Bender/Röder/Nack*, Tatsachenfeststellung vor Gericht, Band I Seite

27). Hier werden Zeugen unbewußt zu „Sachverständigen“. Ihre Bekundungen sind nur mit erheblichen Fehlerquellen behaftete Mutmaßungen, die das Gericht soweit es überhaupt erkennt, daß von den Zeugen nicht eigene Wahrnehmungen gemacht worden sind, nicht verwerten darf. Beweismittel für Rückschlüsse aufgrund von Anknüpfungstatsachen (beim Knallzeugen die Fahrzeugendstellung, bestenfalls noch das Auslaufen nach der Kollision) ist allein ein Sachverständiger.

Mit einem Höchstmaß von Vorsicht sind Aussagen von Unfallzeugen zu würdigen, wenn es sich bei ihnen um Insassen eines beteiligten Fahrzeugs handelt. Abgesehen von der oft fehlenden oder eingeschränkten Wahrnehmungsbereitschaft während der Pre-Crash-Phase (hätten die Insassen die Gefahr erkannt, wäre es häufig nicht zum Unfall gekommen), spielen Solidaritätseffekte der Insassen mit dem Fahrer bzw. das Gefühl des Fahrers, nicht er, sondern der andere Unfallbeteiligte habe versagt, eine Rolle. Die spätere Wiedergabe des Unfallgeschehens durch die Insassen der beteiligten Fahrzeuge erfolgt häufig in zwei sich deutlich unterscheidenden Varianten, wobei die Insassen jeweils eines Fahrzeugs eine im wesentlichen gleiche Darstellung geben, von deren Richtigkeit sie überzeugt sein mögen, weil sich bei ihnen tatsächlich entsprechende Vorstellungen aufgrund bruchstückhafter Wahrnehmungen, komplettiert durch spätere Diskussionen und die dabei entstandene Gruppenmeinung, festgesetzt haben (vgl. *Schneider*, Beweis, Rdnm. 769ff.).

Nach der sogenannten „Beifahrerrechtsprechung“, soll den Aussagen von Insassen unfallbeteiligter Kraftfahrzeuge oder Verwandten eines Unfallbeteiligten, die in einem nachfolgenden Fahrzeug gesessen haben, nur dann Beweiswert zukommen, wenn sonstige objektive Anhaltspunkte für ihre Richtigkeit sprechen. Nach der Rechtsprechung des BGH verstößt die Beifahrerrechtsprechung gegen den Grundsatz der freien Beweiswürdigung. Bei einer solchen Handhabung werde die Entscheidung nicht, wie es nach § 286 Abs. 1 ZPO geboten sei, auf eine individuelle Würdigung des gesamten Inhalts der Verhandlungen und des Ergebnisses der Beweisaufnahme, sondern in verfahrensrechtlich unzulässiger Weise auf eine abstrakte Beweisregel gegründet, die das Gesetz nicht kenne, § 286 Abs. 2 ZPO (BGH, NJW 1988, 566).

b) Beweisprotokolle

Soweit Protokolle über Zeugenvernehmungen in anderen Verfahren (z. B. Zivilprozeß mit umgekehrtem Rubrum, Straf- oder Ordnungswidrigkeitenverfahren) vorliegen, können diese im Wege des Urkundenbeweises verwertet werden. Der Gegner des Beweisführers kann allein durch einen Widerspruch die urkundsbeweisliche Verwertung nicht verhindern. Allerdings steht es den beiden Parteien frei, die Vernehmung der Zeugen vor dem Prozeßgericht zu beantragen. Dem Antrag derjenigen Partei, die den Hauptbeweis zu führen hat, muß stattgegeben werden, wenn der Urkundenbeweis für eine Überzeugungsbildung des Gerichts nicht ausreicht. Dem Antrag des Gegners muß stattgegeben werden, wenn das Gericht allein aufgrund des Urkundenbeweises den Hauptbeweis als geführt ansehen würde (BGH VersR 1983, 667).

c) Parteierklärungen

Mit der in der Beweisstation vorzunehmenden Tatsachenfeststellung kann eine *Würdigung des Parteivortragens* verbunden sein, und zwar einmal in bezug auf die Frage, ob das Vorbringen als solches geeignet ist, das Gericht von der Richtigkeit der behaupteten Tatsache zu überzeugen und zum anderen in bezug auf die Frage, ob das Vorbringen Sachverhaltsvarianten deckt, die sich für das Gericht erst in der Beweisaufnahme ergeben.

aa) Überzeugungsbildung aufgrund Parteivortrags

Da die Beweiswürdigung gemäß § 286 Abs. 1 ZPO unter Berücksichtigung des gesamten Inhalts der Verhandlungen zu erfolgen hat, kann die Überzeugung von der Wahrheit einer Behauptung auch allein aufgrund des in der mündlichen Verhandlung in Bezug genommenen schriftsätzlichen Vorbringens oder einer Parteienanhörung nach § 141 ZPO gewonnen werden. Wenn eine Parteienanhörung auch selten zur Überzeugungsbildung ausreichen wird, sollte das Gericht von der Möglichkeit der Anhörung doch zumindest dann Gebrauch machen, wenn die Parteien die Fahrzeuge selbst geführt haben und keine Zeugen zur Verfügung stehen. Besteht eine gewisse Wahrscheinlichkeit für die Richtigkeit der Behauptung einer Partei, kann gemäß § 448 ZPO ihre Parteivernehmung von Amts wegen erfolgen.

bb) Berücksichtigung nicht bzw. nicht ausdrücklich vorgetragener Sachverhaltsvarianten?

Gerade im Verkehrsunfallprozeß wird häufig durch die Beweisaufnahme eine dritte Sachverhaltsvariante (3. Unfallhergang) festgestellt, die sowohl von dem vom Kläger als auch von dem vom Beklagten ausdrücklich behaupteten Unfallhergang abweicht. Es stellt sich dann die Frage, ob diese Variante der Urteilsfindung zugrunde gelegt werden darf. Gelegentlich kann sich auch die Frage stellen, ob eine vom Gericht für möglich gehaltene dritte Variante widerlegt werden muß, um eine von den Parteien behauptete Möglichkeit beweisen zu können.

Nach dem Beibringungsgrundsatz darf das Gericht seiner Entscheidung keinen Sachverhalt zugrundelegen, der nicht mindestens von einer Partei behauptet ist. Es ist deshalb zu prüfen, ob die vom Gericht angenommene 3. Variante zumindest stillschweigend mitbehauptet oder ob ein entsprechender Hinweis gemäß § 139 ZPO zu erteilen ist. Ist die 3. Variante einer der Parteien günstiger als der vom Gegner behauptete Unfallhergang, wird sie die 3. Variante häufig zumindest stillschweigend mitbehaupten. Andernfalls kann davon ausgegangen werden, daß sie auf einen entsprechenden Hinweis nach § 139 ZPO diese Variante zumindest hilfsweise vortragen wird.

Beispiel: In einem Wohngebiet mit 30 km/h-Zone fährt der Beklagte einen Fußgänger an, der kurz vor ihm die Fahrbahn betreten hat. Der Beklagte ist unstreitig mit 30 km/h gefahren und der Kläger behauptet, die Fahrbahnüberschreitung sei so rechtzeitig erkennbar gewesen, daß der Beklagte hätte bremsen können. Der Beklagte behauptet, er habe sofort, als das Betreten der Fahrbahn durch den Fußgänger erkennbar geworden sei, eine Vollbremsung eingeleitet. Er habe den Unfall jedoch nicht vermeiden können, da er sich, als der Fußgänger die Fahrbahn überquerte, diesem bereits bis auf 15 m genähert habe.

Nimmt man 30 km/h und eine Reaktionsaufforderung 15 m vor der Kollision ernst, trifft den Beklagten ein Verschulden, denn dann hat er nicht rechtzeitig reagiert. Das widerspricht aber seinem übrigen Vortrag, wonach er den Unfall nicht vermeiden können. Als *Einheit* betrachtet, ist der Vortrag, wie sich spätestens in der Beweisaufnahme bei Anhörung eines verkehrstechnischen Sachverständigen oder auf

grund eigener Berechnungen (die notwendige Sachkunde vorausgesetzt) ergeben wird, *technisch unmöglich*. War der Beklagte zum Zeitpunkt der Reaktionsaufforderung bei einer Geschwindigkeit von 30 km/h 15 m von der Kollisionsstelle entfernt, konnte der Kläger den Unfall entgegen seiner Behauptung vermeiden (bei einer Reaktionszeit von 1 sec und einer Bremsverzögerung von 8 m sec² beträgt der Gesamtanhalteweg 12,6 m). Konnte er ihn nicht vermeiden, ist sein übriger Vortrag – 30 km/h und 15 m Entfernung zum Zeitpunkt der Reaktionsaufforderung – falsch. Für die Auslegung sollte das Vorbringen des Beklagten, er habe den Unfall trotz rechtzeitiger Reaktion nicht vermeiden können, entscheidend sein. Entfernungsangaben sind Schätzungen, die mit großen Ungenauigkeiten behaftet sind. Jedenfalls darf man den Beklagten hierauf nicht „festnageln“, ohne ihn auf die Widersprüchlichkeit seines Vorbringens hingewiesen zu haben (§ 139 ZPO). Dann wird er mit Sicherheit die Entfernungsangaben korrigieren. Richtig dürfte es sein, einen solchen Unfall mit Hilfe eines Sachverständigen zu entscheiden. Da der Kläger Verletzungen erlitten hat, ist davon auszugehen, daß eine polizeiliche Unfallskizze gefertigt worden ist. Die Ermittlungsakten sind daher beizuziehen. Aufgrund der Skizze, der darin festgehaltenen Blockierspur, die möglicherweise einen leichten Spurenknick oder eine Spurenverdickung aufweist, evtl. auch Endstellung des Fahrzeugs und Lage des Fußgängers sowie aufgrund der Beschädigungen des Pkw kann der Sachverständige mit Hilfe eines Zeit-Weg-Diagramms eine Vermeidbarkeitsbetrachtung anstellen und dem Gericht damit die Beurteilungsgrundlage dafür liefern, ob der Kläger die Verletzung fahrlässig herbeigeführt hat.

Weiter ist bei der Würdigung des Parteivorbringens zu beachten, daß der Vorwurf einer schuldhaften Verletzung einer Verkehrsvorschrift mit einem bestimmten Schweregrad an Verschulden im Fall der Nichterweislichkeit natürlich auch den gleichgelagerten Vorwurf mit einem geringeren Schweregrad enthalten soll. Dies wird von *Schneider* (Beweis, Rdnr. 1058ff.) in einem im übrigen lesenswerten Musterurteil zur Beweiswürdigung bei einem Verkehrsunfallprozeß verkannt:

Dort war es im Bereich einer Kurve zu einem Unfall gekommen. Zwischen den Parteien war streitig, wer den Unfall verursacht und verschuldet habe. Sie behaupten beide, ihre Fahrspur nicht verlassen zu haben und warfen sich wechselseitig vor, die falsche Fahrspur benutzt

zu haben. Aufgrund des Parteivorbringens geht *Schneider* davon aus, daß nur zwei Unfallalternativen möglich sind, nämlich daß entweder der Kläger oder Beklagte auf der falschen Fahrbahnseite gefahren ist. Ausgehend von dieser Prämisse kommt er mit überzeugender Begründung dazu, daß die zweite Alternative vorliegt, also der Kläger rechts und der Beklagte auf der falschen Fahrbahnseite gefahren ist. Die von *Schneider* bei seiner Beweiswürdigung gegebene Begründung überzeugt aber dann nicht, wenn man eine dritte Variante in Rechnung stellt, – wonach beide die Fahrbahnmitte mit der jeweils linken Seite ihrer Fahrzeuge nur teilweise überschritten haben. Eine dritte Variante hat *Schneider* erst gar nicht in Rechnung gestellt, da von den Parteien nur zwei Alternativen vorgetragen seien. Damit wird er dem Parteivorbringen nicht gerecht. Genauso, wie eine Behauptung, der Gegner sei statt mit zulässiger Geschwindigkeit von 50 km/h mit 80 km/h gefahren, bei Nichterweislichkeit von 80 km/h selbstverständlich die Behauptung jeder Geschwindigkeit zwischen 50 und 80 km/h, beispielsweise 65 km/h, mitumfaßt, umfaßt auch die Behauptung, der Gegner habe sich mit seinem Fahrzeug zu 100 % auf der falschen Fahrbahnseite befunden, die Behauptung, das gegnerische Fahrzeug habe sich teilweise auf der falschen Fahrbahnseite befunden. Andernfalls müßte das Parteivorbringen des Beklagten in dem von *Schneider* geschilderten Fall wie folgt bewertet werden: Falls nicht bewiesen wird, daß der Kläger sich mit seinem Fahrzeug vollständig in meiner Fahrspur befunden hat, halte ich meinen Vortrag nicht aufrecht. Dann bin ich vollständig auf der Fahrbahnhälfte des Klägers gefahren.

Zur Frage, ob eine Auslegung des Parteivorbringens in bezug auf einen 3. Sachverhalt nicht zwingend in den Darlegungsstationen zu erfolgen hat und die 3. Variante ausschließlich dort rechtlich gewürdigt werden muß, vgl. nachfolgend unter Punkt D. IV.

d) Sachverständigengutachten

Das Gericht kann einen Sachverständigen auf Antrag oder von Amts wegen nach pflichtgemäßem Ermessen hinzuziehen, § 144 ZPO. Kommt eine Beweisaufnahme ohne Sachverständigengutachten nicht zu einem eindeutigen Ergebnis und scheint es möglich, daß durch ein Gutachten Aufklärung gewonnen werden kann, ist in der Beweisstation zu erörtern, ob die Einholung eines Gutachtens von Amts wegen

vorzuschlagen ist. (In Examensarbeiten kann gemäß den Weisungen des Prüfungsamtes zu unterstellen sein, daß ein Gutachten mit negativem Beweisergebnis eingeholt worden ist.) Bei fehlendem Beweisantritt kann im Rahmen des § 139 ZPO zu prüfen sein, ob eine Partei zu einer Äußerung dazu, warum sie keinen Antrag auf Einholung eines Sachverständigengutachtens gestellt hat, zu veranlassen ist (BGH NJW 1987, 591).

Bei der Würdigung eines bereits vorliegenden Gutachtens muß dieses – was im Inhalt der Beweiswürdigung zum Ausdruck kommen muß – *selbständig nachgedacht und kritisch gelesen werden* (*Schneider*, Beweis, Rdnr. 1006). Ein verkehrstechnischer Sachverständiger benötigt in der Regel eine Menge von *Anknüpfungstatsachen*, auf denen das Gutachten aufgebaut wird. Hat das Gericht entgegen § 404a ZPO nicht bestimmt, welche strittigen Tatsachen zugrunde zu legen sind (die Bestimmung kommt in der Regel nur in Betracht, wenn insoweit bereits Beweis erhoben oder mangels Beweisantritts von einem non liquet auszugehen ist), ist bei der Würdigung zu prüfen, ob der Sachverständige die Tatsachen zugrunde gelegt hat, von denen auch das Gericht ausgeht. Möglicherweise ist das Gutachten auch alternativ für verschiedene Anknüpfungstatsachen gefaßt.

Vorsicht ist bei Gutachten geboten, die zu bestimmten exakten Ergebnissen kommen, z. B. Ausgangsgeschwindigkeit von 67,5 km/h oder Entfernung von 16,8 m zur Kollisionsstelle im Zeitpunkt der Reaktionsaufforderung. Es handelt sich dann um *rechnerische Werte*, die nur stimmen können, wenn die zugrundegelegten Parameter stimmen. Hier ist oft eine mehr oder weniger große *Bandbreite* möglich. Z. B. kann die Bremsverzögerung in einem bestimmten Fall sich nur auf einen Bereich von 7 bis 9 m sec² oder die Geschwindigkeit eines Fahrzeugs auf 50 bis 65 km/h eingrenzen lassen. Muß auf solchen Werten aufgebaut werden, liegt es nahe, daß die Ergebnisse davon beeinflusst werden, ob an Mittelwerte, untere oder obere Grenzwerte angeknüpft wird. Viele Sachverständige berücksichtigen bei der Gutachtenerstattung die Bandbreite möglicher Anknüpfungswerte und kommen entsprechend zu Ergebnissen, die innerhalb einer möglichen Bandbreite liegen. Soweit die ermittelten möglichen Ergebniswerte rechtlich unterschiedlich zu werten sind, kann es darauf ankommen, ob das Gericht die Ausgangswerte enger fassen kann, als sie im Gutachten zugrunde gelegt worden

sind. Bleiben verschiedene Möglichkeiten offen, die rechtlich unterschiedlich zu werten sind, ist nach *Beweislastgrundsätzen* zu entscheiden.

(*Beispiel*: Der Sachverständige ist von einer Geschwindigkeit des Klägers von 50 bis 65 km/h ausgegangen, weil ihm aus technischer Sicht Geschwindigkeiten in diesem Bereich möglich erscheinen, andere aber nicht. Weiter hat er ausgeführt, daß der Unfall für den Beklagten nur vermeidbar war, wenn der Kläger weniger als 55 km/h fuhr. Möglicherweise ist das Gericht aufgrund bestimmter Indizien oder Zeugenaussagen davon überzeugt, daß die Geschwindigkeit jedenfalls über 55 km/h lag.)

Zu überprüfen ist auch eine vom Sachverständigen zugrundegelegte *Reaktionszeit* (in der Regel wird mit einer Reaktions- und Bremsensprechzeit von 1 sec gearbeitet). Welche Reaktionszeit zuzubilligen ist, hängt von der aktuellen Verkehrssituation ab (*Spiegel*, DAR 1982, 366). Insbesondere die Frage, ob eine *Schreckzeit* oder *Blickzuwendungszeit* zuzubilligen ist, muß das Gericht entscheiden. Geht das Gericht von anderen Werten aus als der Sachverständige, muß gegebenenfalls der Sachverständige ergänzend befragt werden und sein Gutachten anpassen.

e) Anscheinsbeweis

Im Rahmen der Beweiswürdigung spielt gerade im Straßenverkehrhaftpflichtprozeß der Anscheinsbeweis für die Feststellung der Kausalität und des Verschuldens eine bedeutende Rolle (*Geigel-Kolb*, a. a. O., Kap. 27 Rdnr. 16). Der Anscheinsbeweis beruht auf der Lebenserfahrung, wonach bestimmte Ursachen regelmäßig bestimmte Wirkungen erzeugen bzw. bestimmte Wirkungen regelmäßig auf bestimmte Ursachen zurückzuführen sind oder wonach ein bestimmter Geschehensablauf regelmäßig auf einem bestimmten Fehlverhalten beruht. Voraussetzung ist, daß der den Anschein begründende *typische Geschehensablauf feststeht*, d. h. unstrittig oder bewiesen ist. Es muß sich um ein Geschehen gehandelt haben, bei dem die Regeln des Lebens und die Erfahrung des üblichen und gewöhnlichen dem Gericht die Überzeugung vermitteln, daß es auch im konkret zu entscheidenden Einzelfall so gewesen ist wie in vergleichbaren Fällen. Hingegen greift der Anscheinsbeweis nicht ein, wenn mehrere Geschehensabläufe typisch sind, aber nicht alle eine Haftung des Schädigers begründen würden (BGH NJW-RR 1988, 739).

In bezug auf die schuldhafte Verursachung eines Verkehrsunfalls setzt der Anscheinsbeweis einen Geschehensablauf voraus, bei dem sich nach der allgemeinen Lebenserfahrung zumindest der Schluß aufdrängt, daß der Verkehrsteilnehmer seine Pflicht zur Beachtung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt verletzt hat. Das gesamte feststehende Unfallgeschehen muß nach der Lebenserfahrung typisch für eine schuldhafte Verursachung sein (BGH NJW-RR 1986, 383).

Der Anscheinsbeweis führt nicht zu einer Umkehr der Beweislast. Wäre dies der Fall, müßte der Gegner nachweisen, daß es anders als dem Anschein nach war. Vielmehr ist mit dem Anscheinsbeweis der *Hauptbeweis* (Beweis der beweispflichtigen Partei) gelungen. Der Hauptbeweis wird durch den *Gegenbeweis* (nicht zu verwechseln mit dem Beweis des Gegenteils) – ausgeräumt. Der Gegenbeweis ist bereits dann gelungen, wenn dem Gericht die Überzeugung vom Vorliegen der zu beweisenden Tatsache genommen ist, nicht erst dann, wenn das Gericht vom Gegenteil überzeugt wird (*Schneider*, Beweis, Rdnr. 248).

Für die Erschütterung des Anscheinsbeweises genügt es nicht, daß der Gegner des Beweisbelasteten Umstände behauptet, aus denen sich ein anderer Geschehensablauf ergeben kann, vielmehr ist *notwendig, daß er Umstände nachweist, aus denen sich die ernsthafte Möglichkeit eines anderen Geschehensablaufs ergibt* (BGH VersR 1984, 44).

Beispiele:

Beim *Auffahren* auf ein vorausfahrendes Fahrzeug spricht der Beweis des ersten Anscheins dafür, daß der Auffahrende entweder unaufmerksam war oder keinen ausreichenden Sicherheitsabstand hatte und damit für ein Verschulden (*Jagusch/Hentschel*, a. a. O., § 4 StVO, Rdnr. 17). Der Anscheinsbeweis greift jedoch nicht ein, wenn beim Vorausfahrenden die Bremslichter nicht aufleuchten (OLG Karlsruhe, – VRS 62, 408), wenn zwei Fahrzeuge beim Anfahren an einer Ampel auf ansteigender Straße zusammenstoßen, weil dann auch ein Zurückrollen des vorderen Fahrzeugs als Unfallursache in Betracht kommt (LG Köln, NZV 1991, 476), wenn ein drittes Fahrzeug auf das Auffahrende ebenfalls aufgefahren ist (OLG Frankfurt, NZV 1989, 73) oder wenn das Fahrzeug, auf das der Hintermann aufgefahren ist, plötzlich seine Fahrspur gewechselt und dadurch den Bremsweg verkürzt hat (OLG Köln, VersR 1991, 1195).

Zugunsten des *Vorfahrtberechtigten* spricht beim Zusammenstoß an einer Kreuzung oder Einmündung der Anscheinsbeweis für ein Verschulden des aus der untergeordneten Straße einfahrenden Verkehrsteilnehmers (*Greger*, a. a. O., § 16 Rdnr. 317). Extrem überhöhte Geschwindigkeit des auf der übergeordneten Straßen fahrenden Verkehrsteilnehmers begründet die ernsthafte Möglichkeit, daß er beim Einfahren des anderen in die Kreuzung noch zu weit entfernt war, um von diesem als gefährdet angesehen werden zu müssen. Damit ist der Anschein eines schuldhaften Verstoßes nach § 8 Abs. 2 StVO ausgeräumt.

Entsprechend ist der gegen den *Wendenden*, der mit einem entgegenkommenden Fahrzeug zusammenstößt, sprechende Anscheinsbeweis für einen schuldhaften Verstoß gegen § 9 Abs. 5 StVO erschüttert, wenn der entgegenkommende Verkehrsteilnehmer die zulässige Höchstgeschwindigkeit erheblich überschritten hat (BGH NJW-RR 1986, 384).

Beim *Abkommen von der Fahrbahn* spricht der Anscheinsbeweis gegen den abkommenden Verkehrsteilnehmer. Er ist erschüttert, wenn er von einem anderen Fahrzeug behindert worden ist (OLG Köln, VersR 1982, 708) oder die Fahrbahn nicht erkennbare Unebenheiten oder unvorhersehbar Glatteis aufwies (*Greger*, a. a. O., § 16 Rdnr. 307).

IV. Rechtliche Würdigung des dritten Sachverhalts

Hat eine Beweisaufnahme stattgefunden, ergibt diese häufig einen dritten Sachverhalt, der irgendwo zwischen den beiden von den Parteien vorgetragene Unfallvarianten liegt. Es stellt sich dann (ähnlich wie in Fällen, in denen normative Tatbestandsmerkmale zu prüfen sind), eine *Aufbaufrage*.

Klar ist, daß die dritte – letztlich entscheidende – Version auf ihre rechtliche Bedeutung untersucht werden muß, sofern, was gegebenenfalls durch Auslegung zu ermitteln ist, auch dieser Sachverhalt vom Kläger zumindest teilweise vorgetragen ist. Die Frage ist nur, wo dies im Gutachten zu geschehen hat.

1. Würdigung in den Darlegungsstationen vor der Beweisstation

Nach *Balzer-Forsen* (a. a. O., Seite 76f.) kann die Prüfung im Gutachten an zwei Stellen erfolgen:

a) Im Anschluß an die Schlüssigkeitsprüfung des vom Kläger vorgetragenen Sachverhalts könne in der Klägerstation geprüft werden, inwieweit der Anspruch des Klägers schlüssig sei, wenn der bewiesene Sachverhalt, der jetzt darzulegen sei, zugrunde gelegt werde.

b) Es könne aber auch erst im Anschluß an die Beweisstation eine zweite Klägerstation eingefügt werden, in der der festgestellte Sachverhalt zu würdigen sei.

Nach *Balzer-Forsen* soll der Aufbau zu a) vorzuziehen sein, da so die rechtlichen Erörterungen durch die Tatsachenstation nicht auseinandergerissen werden.

Balzer-Forsen weisen zu Recht darauf hin, daß es zulässig sei, sich schon in der Klägerstation die Kenntnis der Würdigung des Beweisergebnisses zu Nutze zu machen. Das steht allerdings im Gegensatz zu der in der Anleitungsliteratur vielfach zu findenden Begründung für die Forderung, in der Klägerstation trotz einer bejahten Anspruchsgrundlage alle weiteren in Betracht kommenden zu prüfen, weil man doch nicht wisse, wie der Beklagte sich verteidige (vgl. *Schellhammer*, 10. Aufl., Rdnr. 171, ähnlich *Anders/Gehle*, 3. Aufl., Rdnr. 86). Diese unangefochtene Ansicht in der Anleitungsliteratur überzeugt nicht. Wer schreibt schon ein Gutachten, bevor er die Akten vollständig gelesen und den Fall durchdacht hat?

Dennoch ergeben sich gegen die Ansicht von *Balzer/Forsen*, wonach der bewiesene Sachverhalt in der Regel von der Beweisstation als weitere Variante in der Klägerstation zu prüfen sei, Bedenken. Gerade in Verkehrsunfallprozessen enthält der bewiesene Sachverhalt häufig Umstände, die der Kläger gerade nicht vorträgt, so daß der bewiesene Sachverhalt nicht nur ein feststehendes, im Klägervortrag enthaltenes Minus an Tatsachen ist. Das hängt mit der Struktur der für den Verkehrsunfallprozeß maßgeblichen Haftungsnormen zusammen und soll an einem Beispiel verdeutlicht werden, wobei sich die ausgeworfenen Quoten an der *Hamburger Quotentabelle* orientieren.

Beispiel:

Klägervortrag: Der Beklagte fuhr auf einer 6 m breiten Fahrbahn rechts und ist plötzlich ohne Einordnen und Richtungsanzeige nach links abgebogen, als der Kläger überholte. Bei Erkennbarkeit des Abbiegens war der Unfall für den Kläger nicht mehr vermeidbar. Quote: Der Kläger erhält 100 % [*Hamburger Quotentabelle III 1 a*]).

Beklagtenvortrag: Der Beklagte hat sich zur Mitte eingeordnet und geblinkt. Er muß den Kläger übersehen haben. Der Kläger hätte auf Erkennbarkeit des Einordnens und der Richtungsanzeige den Überholvorgang abrechnen können. Quote: Der Kläger erhält 40 % [*Hamburger Quotentabelle III 1 e*]).

Bewiesener Sachverhalt: Der Beklagte hat sich richtig eingeordnet, aber nicht geblinkt und die Rückschulpflicht verletzt. Gleichwohl hat der Kläger trotz unklarer Verkehrslage den Überholvorgang – den er hätte abrechnen können – fortgesetzt. Quote: Der Kläger erhält 60 % [*Hamburger Quotentabelle III 1 c*]).

Wie soll der bewiesene Sachverhalt in einer (zweiten) Klägerstation geprüft werden können? Man kann zwar den Klägervortrag um das nicht bewiesene fehlende Einordnen kürzen. Dann ist das Verschulden des Beklagten zwar noch grob, aber geringer als nach der ersten Prüfung des Klägervortrags angenommen.

Würde man beim Klägervortrag auch ein Überholen bei unklarer Verkehrslage (Einordnen des Beklagten, jedoch ohne Richtungsanzeige) prüfen, würde in bezug auf das Einordnen bestrittenes Vorbringen des Beklagten, wofür er die Darlegungslast hat, geprüft. Der Kläger hat zwar den Unabwendbarkeitsbeweis nach § 7 Abs. 2 StVG, wozu er beweisen muß, daß der Beklagte sich nicht eingeordnet hat, nicht erbracht. Daß er trotz Einordnens überholt haben soll, ist jedoch als für die Schadensverteilung nach § 17 Abs. 1 Satz 2 StVG maßgebliches Fehlverhalten vom Beklagten darzulegen und vom Kläger gerade nicht vorgetragen. In der (zweiten) Klägerstation muß daher der Klägervortrag um dessen Behauptung zum Nichteinordnen reduziert werden, d. h. die Frage des Einordnens oder Nichteinordnens wird in der Klägerstation nicht berücksichtigt. Für diesen Fall könnte man dem Kläger eine Quote von 80 % zubilligen [*Hamburger Quotentabelle III 1 b*]).

Das Beispiel zeigt, daß die Klägerstation einschließlich der Prüfung der sich aus dem Beweisergebnis ergebenden Kürzung des Klägervortrags und die Beklagtenstation mit der Prüfung des vollständigen Beklagtenvortrags nicht ausreichen, den Fall in der Rechtsprüfung abschließend zu behandeln. Bei konsequenter Fortführung des eingeschlagenen Aufbauweges bleibt in einer (zweiten) Beklagtenstation der bewiesene Beklagtenvortrag zu untersuchen. Danach trifft den Kläger ein Verschulden, weil er zumindest trotz unklarer Verkehrslage

(der Beklagte hat sich eingeordnet) den Überholvorgang – vermeidbar – fortgesetzt hat. Mit Rücksicht auf das Beweisergebnis kann in der Beklagtenstation zwar geprüft werden, wie es ist, wenn die vom Beklagten behauptete Richtungsanzeige nicht bewiesen ist, weil insoweit ein Umstand entfällt, den der Beklagte darlegen und beweisen muß (Überholen trotz Richtungsanzeige erhöht das Verschulden des Klägers). Es kann jedoch nicht in der Beklagtenstation geprüft werden, wie es ist, wenn er ohne Blinken abgebogen ist, denn insoweit handelt es sich um eine bestrittene Behauptung des Klägers. Was der Beklagte nicht vorträgt, gehört nicht in die in seiner Station vorzunehmende Rechtsprüfung. Hier dürfte eine Quote von 50 % angemessen sein.

Die Kombinationsbeispiele zeigen, daß der Weg unpraktikabel ist. In keiner Darlegungsstation hat sich das richtige Ergebnis herausgestellt, wonach dem Kläger 60 % zustehen. Ein solcher Aufbau wirkt zudem gekünstelt und muß von jedem Praktiker als Sandkastenspiel abgelehnt werden. Gibt es andere Prüfungsmöglichkeiten?

2. Rechtliche Würdigung nach der Tatsachefeststellung

Während *Balzer-Forsen* wenigstens noch dem Referendar die Wahl lassen, den bewiesenen Sachverhalt auch erst nach der Beweisaufnahme in einer Schlüssigkeitsprüfung zu würdigen, wobei sie allerdings eine Rechtsprüfung des bewiesenen Sachverhalts vor der Beweisaufnahme für vorzugswürdig halten, soll nach *Schneider* (Zivilrechtsfall, Rdnr. 338f.) die Schlüssigkeitsprüfung des bewiesenen Sachverhalts zwingend von der Beweisstation erfolgen. Das wird mit dem wenig überzeugenden Argument begründet, eine Schlüssigkeitsprüfung nach der Beweisstation falle aus dem Aufbauzusammenhang des Gutachtens heraus. Kein Gesetz schreibt vor, nach der Tatsachefeststellung keine Rechtsfragen mehr zu erörtern. Vielmehr kann es den Leser langweilen, vor der Beweismwürdigung einen „bewiesenen“ Sachverhalt geliefert zu bekommen und hierzu die rechtliche Würdigung lesen zu müssen. Folgt er nämlich der Beweismwürdigung nicht, hat für ihn die rechtliche Würdigung des als bewiesen angenommenen Sachverhalts keine Bedeutung mehr. Ob er allerdings der Beweismwürdigung folgen wird, kann er erst nach dem Lesen der Beweisstation beurteilen. Entsprechend den Grundsätzen des herkömmlich ge-

lehrten Gutachtaufbaus sollte man davon absehen, unbegründete Teilergebnisse voranzustellen und die Begründung hierzu später nachzuliefern.

Es spricht nichts dagegen, die Rechtsprüfung des bewiesenen Sachverhalts erst nach der Beweiswürdigung vorzunehmen. Das ist von Vorteil, weil es dann keiner Trennung in Kläger- und Beklagtenstation mehr bedarf, denn der bewiesene Sachverhalt ist feststehend. Es kommt nicht mehr darauf an, die zu beweisenden Tatsachen noch herauszuarbeiten. Es kann daher die – wesentlich einfachere – einschichtige Prüfung erfolgen. Wer diese einschichtige Prüfung nicht am Ende der Beweisstation vornehmen will, weil er mit *Schneider* (Zivilrechtsfall, Rdnr. 338) ein „formales Bedenken“ darin sieht, daß die Beweisstation nicht der Ort für rechtliche Untersuchungen sei, mag nach der Beweisstation eine Station anfügen, die er mit „*rechtliche Würdigung des bewiesenen Sachverhalts*“ überschreiben mag. Ein solcher Aufbau ist klar und ökonomisch. Nach je einer Kläger- und Beklagtenstation folgt die Beweisstation mit anschließender rechtlicher Würdigung des bewiesenen Sachverhalts. Diese Prüfungsreihenfolge hat zudem den Vorteil, daß sie der historischen Denkweise des Richters, der den praktischen Fall zu bearbeiten hat, entspricht. Der Richter muß die Tatsachen rechtlich (gedanklich das Kläger- und Beklagtenvorbringen unterscheidend) würdigen, bevor er sich zur Durchführung einer Beweisaufnahme entschließt. Hat er die Beweisaufnahme durchgeführt, wird er sich nur noch mit dem bewiesenen Sachverhalt rechtlich auseinandersetzen und im übrigen die Beweisfähigkeit begründen.

3. Verzicht auf mehrschichtige Gutachten?

Meines Erachtens sollte in einer Relation mit durchgeführter Beweisaufnahme eine Prüfung des unbewiesenen Sachverhalts unterbleiben dürfen. Der Referendar sollte insoweit jedoch meiner Außenseitermeinung nicht folgen, da dies der herkömmlich gelehrten Relationsmethode widerspricht und deshalb Ausbilder und Prüfer anderes erwarten. Dennoch möchte ich es unternehmen, die Relationslehre (auch) in diesem Punkt zu kritisieren:

Wer mit der Relationslehre einem Referendar bei einem mit Beweisaufnahme abgeschlossenen Fall abverlangt, auch den nicht bewiesenen Tatsachenvortrag rechtlich zu würdigen, stellt ihm keine praktische Aufgabe, er erzieht ihn

vielmehr dazu, sich überflüssige Gedanken zu machen. Warum soll für Referendare, die die Befähigung zum Richteramt erstreben, etwas anderes gelten, als für diejenigen, die diese Befähigung bereits erworben haben. Wer eine ökonomische und praxisorientierte Ausbildung will, sollte von einer ausufernden Relations-technik Abstand nehmen. Es ist unbedingt notwendig, die Relationstechnik auf die gesetzlichen, logischen und ökonomischen Erfordernisse zurückzuführen und so dem Referendar eine praktische Arbeitsweise zu vermitteln. Für die gutachtliche Bearbeitung eines praktischen Verkehrsunfalls mit durchgeführten Beweisaufnahme heißt das: Kläger- und Beklagtenstation entfallen. Das Gutachten beginnt mit der Beweisstation, in der der bewiesene Sachverhalt festgestellt wird. Sodann folgt eine zweite Station, in der *einschichtig* (d.h. nicht in Kläger- und Beklagtenstation getrennt) der bewiesene Sachverhalt rechtlich begutachtet und gegebenenfalls die Beweislast begründet wird. Noch besser wäre es, in einem solchen Prozeßstadium als Aufgabe nur noch den Urteilsentwurf zu verlangen.

Wenn man die Anleitungsliteratur liest, kann man meinen, dies seien völlig neue Gedanken. Nein, schon vor 40 Jahren hat *Jordan* (JZ 1952, 200) zum Thema „*Ist unsere gegenwärtige Referendarausbildung richtig?*“ die folgenden erfrischenden Ausführungen geschrieben:

„Demgegenüber finde ich es erschreckend, wenn die Referendare, die durchaus regelmäßig die Akten mit abgeschlossener Beweisaufnahme bekommen, ihre Hausarbeit erschöpfen in „Schlüssigkeitsprüfungen“, „Stationen“ und wie sonst die spanischen Stiefel heißen, die doch nur dazu dienen sollen, glücklich zu dem gewünschten Ziel zu marschieren: Dem gerechten und für alle verständlichen Urteil. Es ist eine Binsenweisheit, daß die große Mehrzahl aller Prozesse entschieden wird, nicht mit der oder jener gelehrten Rechtsauslegung, sondern mit der Aufklärung der tatsächlichen Geschehnisse. Hat der Richter seine vornehmste Aufgabe erfüllt: Mit einem höchsten Grad von Wahrscheinlichkeit festzustellen, was sich wirklich ereignet hat, so beantworten sich die meisten Rechtsfragen von selbst. Denn jeder Rechtsfall ist ein Stück Leben, jedes Leben hat seine Eigenwüchsigkeit und keines darf so in Denkschablonen zerfasert werden, daß die Schau aufs Ganze verlorengeht. Soll der junge Jurist das lernen, so muß der Schwerpunkt verlagert werden, aus Schlüssigkeitsprüfungen

und Stationen zunächst in den Tatbestand, die möglichst konkrete und individuelle Anschauung dessen, was sich abgespielt hat.“

Schneider (Zivilrechtsfall, Rdnr. 337) bekämpft die Ansicht, wonach eine rechtliche Würdigung nur der bewiesenen Tatsachen ausreiche, mit zwei nicht überzeugenden Argumenten:

1. Die Schlüssigkeitsprüfung des Parteivorbringens sei nötig, weil die Beweisaufnahme überflüssig gewesen sein könne, weil die Klage oder die Verteidigung des Beklagten un schlüssig gewesen ist. Das müsse wegen der Vorschrift des § 8 GKG in der Relation herausgearbeitet werden.

Folgt man *Schneider* und prüft aus diesem Grunde Kläger- und Beklagtenvorbringen in Darlegungsstationen durch, prüft man in Wahrheit zu Beginn der Relation nur die Anwendung einer Ausnahmvorschrift des Kostenrechts. Abgesehen davon, daß die Anwendungsfälle des § 8 GKG in der Praxis im Promillebereich liegen dürften, kann diese Frage dort erörtert werden, wo sie hingehört: Bei den Ausführungen zur Kostenentscheidung in der Tenorierungsstation. Auch dort bedarf die Frage der Anwendung des § 8 GKG nur der Erörterung, wenn Anhaltspunkte für das Eingreifen dieser Vorschrift gegeben sind. In der Regel ist es offensichtlich, daß sich nach Kläger- und Beklagtenvortrag jeweils unterschiedliche Quoten ergeben würden. Das kann mit einem Satz bejaht werden, um eine Anwendung des § 8 GKG auszuschließen. Eine Prüfung der genauen Höhe der Quoten nach Kläger- und Beklagtenvorbringen in verschiedenen Darlegungsstationen bedarf es für die Kostenentscheidung nicht.

2. Weiter meint *Schneider*, die Schlüssigkeitsprüfung sei auch deshalb notwendig, weil bei un schlüssiger Klage diese trotz eines günstigen Beweisergebnisses mangels Schlüssigkeit und nicht mangels Beweisfähigkeit abzuweisen sei. Das ist zwar richtig, das stellt man aber auch fest, wenn man den bewiesenen Sachverhalt würdigt. Wenn man feststellt, daß das tatsächliche Klägervorbringen bewiesen ist, gleichwohl bei der rechtlichen Würdigung einen Anspruch vereint, kann das nur an fehlender Schlüssigkeit liegen. Also kommt man zur Abweisung der Klage als nach eigenem Vorbringen des Klägers unbegründet. Dabei drängt sich die Frage des § 8 GKG ebenso auf, wie im Falle einer Schlüssigkeitsprüfung des Klägervorbringens vor der Beweisstation.

Ich finde nichts, was dagegen spricht, in einen Verkehrsunfallprozeß nach Beweisaufnahme das Gutachten auf zwei Stationen (Tatsachefeststellung und rechtliche Würdigung des Sachverhalts) zu beschränken. Logische Gesichtspunkte lassen sich dagegen nicht einwenden. Das Ergebnis wird im Einklang mit dem materiellen Recht und dem Prozeßrecht gefunden. Die Prüfung ist ökonomisch und erzieht zu praktischer Arbeitsweise.

Um Mißverständnissen vorzubeugen: Solange keine Beweisaufnahme stattgefunden hat, sind Kläger- und Beklagtenvorbringen zwingend getrennt zu würdigen, um Schlüssigkeit, Erheblichkeit und Beweisbedürftigkeit festzustellen. Das gebieten sowohl die ZPO (vgl. § 300) als auch Gründe der Ökonomie.

V. Tenorierungsstation

Bei der *unbezifferten Schmerzensgeldklage* muß nach h.M. eine Abweisung im übrigen erfolgen, soweit das zusprechende Erkenntnis um mehr als 20 % hinter der Größenordnungsangabe des Klägers zurückbleibt.

Beim *Grund- oder Feststellungsurteil* über eine nach dem StVG begrenzte Haftung empfiehlt es sich, die *Beschränkung auf die Höchstbeträge* des § 12 StVG bereits im Tenor zum Ausdruck zu bringen (BGH VersR 1981, 1180). Beispiel: Es wird festgestellt, daß der Beklagte dem Kläger den aus dem Verkehrsunfall vom... in... entstandenen Schaden im Rahmen der Höchstbeträge des § 12 StVG zu ersetzen hat.

Beim Feststellungsurteil aufgrund *Direktanspruchs* gegen den Haftpflichtversicherer empfiehlt es sich, die Beschränkung der Haftung auf die *Deckungssumme* in den Tenor aufzunehmen (BGH VersR 1981, 1180).

Beim „*kranken Versicherungsverhältnis*“ (§ 3 Nr. 4 PflVersG) ist beim Grund- oder Feststellungsurteil die Haftung auf die Mindestversicherungssumme nach § 153c Abs. 3 VVG zu beschränken (§ 3 Nr. 6 PflVersG), sonst kann sich die Versicherung später auf die Begrenzung nicht berufen (BGH VersR 1979, S. 272).

Soweit ein Anspruch nach § 116 SGB X auf *Sozialversicherungsträger* übergegangen ist, ist dies im Grund- oder Feststellungsurteil zu beachten. Beispiel: Es wird festgestellt, daß der Beklagte dem Kläger den aus dem Unfall vom... in... entstandenen Schaden zu ersetzen hat, soweit nicht ein Sozialversicherungsträger Leistungen zu erbringen hat (BGH VersR 1967, 1002).

Ist die Klage wegen § 17 StVG nur zu einer

Quote dem Grunde nach gerechtfertigt, können *Grund- und Teilurteil* (§§ 301, 304 ZPO) verbunden werden, z.B.: Es wird festgestellt, daß der Beklagte dem Kläger 40 % des ihm aus dem Unfall vom... in... erwachsenen Schadens ersetzen muß. Im übrigen wird die Klage abgewiesen.

Wird über einen *Schmerzensgeldanspruch* nur dem Grunde nach entschieden und hat der Kläger für Mitverschuldens- und Mitverursachungsanteile einzustehen, kann die Quote dem Betragsverfahren vorbehalten werden. Es empfiehlt sich jedoch, die Quote bereits im Grundurteil festzusetzen. Dabei ist die Quote der Verursachungsanteile im Betragsverfahren nur als einer von verschiedenen Bemessungsfaktoren zu berücksichtigen (str., vgl. *Geigel-Kobl*, a.a.O., Kap. 39 Rdnr. 37 mit Nachw.). Beispiel: Es wird festgestellt, daß der Beklagte dem Kläger ein angemessenes Schmerzensgeld unter Berücksichtigung einer Mithaftungsquote von einem Drittel zu ersetzen hat.

E. Unfallbeteiligung Mehrerer, von denen nur eine Partei Halter oder Fahrer eines Kraftfahrzeugs ist

I. Unfälle zwischen Kraftfahrzeug und Schienenbahn

Die Haftung für Unfälle beim Betrieb einer Schienenbahn (auch Straßenbahn) ist im Haftpflichtgesetz geregelt. Sind Kfz-Halter und Bahnunternehmer verantwortlich, richtet sich gemäß § 17 Abs. 2 StVG die Schadensverteilung nach § 17 Abs. 1 StVG.

II. Unfälle zwischen Kraftfahrzeug und Tier

Der Tierhalter haftet nach § 833 BGB. Haften der Tierhalter und ein weiterer Schädiger einem Dritten für einen Unfallschaden, so ist im Innenverhältnis gemäß § 840 Abs. 3 BGB der weitere Schädiger allein verantwortlich, wenn der Tierhalter nur aus § 833 BGB haftet. Dies gilt entsprechend für die Frage der Anwendung des § 254 BGB, wenn der Tierhalter geschädigt wird. Fällt dem geschädigten Tierhalter nur die mitwirkende Tiergefahr zur Last, dem anderen ein feststehendes Verschulden, so haftet er dem Tierhalter voll (OLG Hamm, NJW-RR 1990, 794). Diese in §§ 840 Abs. 3 BGB geregelte *Privilegierung des Tierhalters* wird durch § 17 Abs. 2 StVG beseitigt, wenn neben dem Tierhalter ein Kfz-Halter verantwortlich ist.

III. Anwendungsbereich des § 9 StVG

§ 17 StVG ist eine Spezialvorschrift, die in ih-

rem Anwendungsbereich – mehrere Beteiligte haften als Kfz-Halter bzw. Kfz-Führer (§ 18 Abs. 3 i. V. m. § 17 StVG) – § 254 BGB und § 9 StVG ausschließt. Für die verbleibenden Fälle ist der direkte Anwendungsbereich des § 254 BGB von § 9 StVG i. V. m. § 254 BGB abzugrenzen.

Nimmt der geschädigte Kfz-Halter einen Fußgänger, Radfahrer oder Kutscher eines Pferdefuhrwerks in Anspruch, muß der Kfz-Halter sich ein Mitverschulden oder eine mitwirkende Betriebsgefahr – falls der Unfall für ihn nicht unabwendbar war – unmittelbar nach § 254 BGB entgegenhalten lassen. § 9 StVG ist in diesem Falle nicht zu nennen.

Als Anwendungsbereich für § 9 StVG bleiben die Fälle, in denen ein Geschädigter, der nicht nach dem StVG haftet (z. B. Fußgänger, Radfahrer, Kutscher, Insasse eines Kfz), gegen den Kfz-Halter oder Kfz-Führer einen Anspruch aus dem StVG geltend macht. Die Vorschrift hat insoweit nur *Klarstellungsfunktion*.¹ Auch bei einem Anspruch aus dem StVG ist – soweit nicht § 17 StVG eingreift – § 254 BGB anwendbar (*Greger*, a.a.O., § 9 Rdnr. 1).

Außerhalb ihrer bloß deklaratorischen Funktion erlangt die Vorschrift Bedeutung im Falle des Mitverschuldens des „*Bewahrgehilfen*“, das bei direkter Anwendung der BGB-Vorschriften nicht zu berücksichtigen wäre. § 9 StVG ordnet für die Anwendung des § 254 BGB eine Gleichsetzung des Verschuldens des Bewahrgehilfen („desjenigen, welcher die tatsächliche Gewalt über die Sache ausübt“) mit dem Verschulden des Verletzten an. Die Vorschrift wird z. B. praktisch, wenn der Eigentümer eines von einem Kraftfahrzeug beschädigten Fuhrwerks oder Fahrrades nicht selbst gefahren ist und den Kutscher oder Radfahrer (Bewahrgehilfen) ein Verschulden trifft. Inzwischen hat sich durch das *Kfz-Leasing* ein neuer Anwendungsbereich ergeben. Dem Kfz-Eigentümer (Leasinggeber) kann eine mitwirkende Betriebsgefahr im Rahmen einer direkten Anwendung des § 254 BGB nicht zugerechnet werden, da er mangels Haltereigenschaft für Betriebsgefahr nicht einzustehen hat (LG Hamburg, VersR 1988, 1302; *Kunschert*, VersR 1988, 13; a.A. *Greger*, a.a.O., § 9 Rdnr. 17). Jedoch kann ihm über § 9 StVG ein Mitverschulden des Kfz-Führers angerechnet werden, was ohne diese Vorschrift nicht möglich wäre (*Greger*, a.a.O.).

Zu beachten ist, daß die Mithaftung für Verschulden des Bewahrgehilfen nicht gilt, soweit Halter oder Fahrer aus unerlaubter Handlung haften (BGH VersR 1980, 740).