

Titel:

Kein Anspruch aus Vollkaskoversicherung bei Divergenz von behauptetem Unfallhergang und Unfallschaden

Normenkette:

ZPO § 286

Leitsatz:

Eine Divergenz zwischen Unfallschäden am versicherten Fahrzeug zu dem behaupteten Unfallablauf kann dem Nachweis des Versicherungsfalls in der Vollkaskoversicherung entgegenstehen. Dabei ist es unerheblich, ob das Fahrzeug möglicherweise auf andere Art und Weise einen Unfallschaden erlitten hat. Denn Gegenstand des Rechtsstreits und der Schadensanzeige ist nur der vorgetragene Unfallhergang (ebenso OLG Hamm BeckRS 2005, 1976). (Rn. 6 u. 24 – 25) (redaktioneller Leitsatz)

Schlagworte:

Vollkaskoversicherung, Versicherungsfall, Nachweis, Beweismaß, Unfalldarstellung, Unfallschäden, So-nicht-Unfall, Leitplankenunfall, Divergenz

Vorinstanz:

LG München I, Endurteil vom 11.10.2019 – 25 O 3203/18

Fundstelle:

BeckRS 2020, 11105

Tenor

1. Die Berufung des Klägers vom 15.11.2019 gegen das Endurteil des LG München I vom 11.10.2019 (Az. 25 O 3203/18) wird zurückgewiesen.
2. Der Kläger trägt die Kosten des Berufungsverfahrens.
3. Das vorgenannte Urteil des Landgerichts sowie dieses Urteil sind jeweils ohne Sicherheitsleistung vorläufig vollstreckbar.
4. Die Revision wird nicht zugelassen.

Entscheidungsgründe

A.

1

Von der Darstellung der tatsächlichen Feststellungen wird abgesehen (§§ 540 II, 313 a I 1 ZPO i. Verb. m. § 26 Nr. 8 EGZPO).

B.

2

Die statthafte sowie form- und fristgerecht eingelegte und begründete, somit zulässige Berufung hat in der Sache keinen Erfolg.

I.

3

Das Landgericht hat im Ergebnis zu Recht einen Anspruch des Klägers auf Versicherungsleistung aus seiner bei der Beklagten unter der Versicherungsscheinnummer 17.852.056.3 bestehenden Vollkaskoversicherung verneint.

4

Der für den Eintritt eines bedingungsgemäßen Versicherungsfalles darlegungs- und beweisbelastete Kläger vermochte auch nach der erneut durch den Senat durchgeführten Beweisaufnahme den ihm obliegenden Nachweis, dass die Schäden an dem streitgegenständlichen Fahrzeug durch das von dem Kläger geschilderte Unfallereignis auf einem Parkplatz unterhalb der D. Brücke in München am 22.11.2017 entstanden sind, nicht mit der für eine richterliche Überzeugungsbildung erforderlichen Gewissheit (§ 286 ZPO) führen.

5

Nach § 286 I 1 ZPO hat das Gericht unter Berücksichtigung des gesamten Inhalts der Verhandlung und des Ergebnisses einer Beweisaufnahme nach freier Überzeugung zu entscheiden, ob eine tatsächliche Behauptung für wahr oder nicht wahr zu erachten ist. Diese Überzeugung des Richters erfordert keine - ohnehin nicht erreichbare- absolute oder unumstößliche, gleichsam mathematische Gewissheit (vgl. RGZ 15, 338 [339]; BGH NJW 1998, 2969 [2971]; BAGE 85, 140; Senat NZV 2006, 261, st. Rspr., vgl. etwa NJW 2011, 396 [397] und NJW-RR 2014, 601; KG NJW-RR 2010, 1113) und auch keine „an Sicherheit grenzende Wahrscheinlichkeit“, sondern nur einen intersubjektiv vermittelten (vgl. § 286 I 2 ZPO), für das praktische Leben brauchbaren Grad von (persönlicher) Gewissheit, der Zweifeln Schweigen gebietet (grdl. BGHZ 53, 245 [256] - Anastasia, st. Rspr., vgl. etwa NJW 2014, 71 [72] und VersR 2014, 632 f.; BAGE 85, 140; OLG Frankfurt a. M. zfs 2008, 264 [265]; Senat VersR 2004, 124; NZV 2006, 261; NJW 2011, 396 [397]; SP 2012, 111), was auch für innere Vorgänge gilt (BGH NJW-RR 2004, 247).

6

Diesen Maßstab zugrunde gelegt, ist dem Kläger der Nachweis eines Versicherungsfalles gemäß A.2.2.2.2 der Vertragsbestandteil gewordenen AKB („Unfall“) nicht gelungen. Vielmehr steht nach der erneuten Beweisaufnahme vor dem Senat fest, dass die Angaben des Klägers mit dem behaupteten Unfall nicht in Übereinstimmung zu bringen sind (vgl. ebenfalls für einen Leitplankenanstoß OLG Hamm, Urteil vom 21. Januar 2005 - 20 U 228/03).

7

Im Einzelnen ist das Folgende auszuführen:

8

1. Soweit der Kläger in der mündlichen Verhandlung vor dem Senat zu seinem Fahrverhalten nach dem behaupteten Leitplankenkontakt vorträgt,

„Ich habe dann den Vorwärtsgang eingelegt (Automatik), dann konnte ich ca. 20 cm nach vorne fahren, dann ging es aber auch nicht mehr weiter. Dann habe ich den Rückwärtsgang eingelegt und bin dann wieder zurückgefahren, ca. 30-40 cm. Dann habe ich wieder den Vorwärtsgang eingelegt und konnte dann mit ein bisschen mehr Gas nach vorne wegfahren.“ (Seite 6 des Protokolls vom 13.05.2020 = Bl. 163 d. A.),

setzt er sich in Widerspruch zu seinem Vorbringen in der ersten Instanz. Dort hatte der Kläger bei der Unfallschilderung noch angegeben, dass er nach dem von ihm dargestellten Hängenbleiben an der Leitplanke „gegengelenkt“ und „nach vorne raus gefahren“ sei (Seite 4 des Protokolls vom 02.10.2018 = Bl. 30 d. A.). Ein Rangiervorgang verbunden mit einem Richtungswechsel wurde von dem Kläger aber nicht vorgetragen.

9

Zwar kann sich ein Parteivorbringen grundsätzlich überholen und durch zutreffende Tatsachen ersetzt werden, wenn es entsprechend begründet wird (sogenanntes „überholtes Parteivorbringen“; vgl. OLG Hamm, Urteil vom 11. Oktober 2018 - 2 U 239/17). Im Falle eines korrigierten Vortrages ist für das Gericht dann der zuletzt dargestellte Sachvortrag allein maßgeblich (vgl. hierzu Landesarbeitsgericht Hamm (Westfalen), Urteil vom 29. August 2006 - 9 Sa 2273/05). Die in § 138 ZPO normierten Grundsätze gestatten es aber nicht, den eigenen Vortrag am Beweisergebnis der Verhandlung in der ersten Instanz auszurichten und prozesstaktisch auszuwechseln, sondern erfordern eine wahrheitsgemäße und vollständige Darstellung der tatsächlichen Umstände (vgl. OLG Hamm, Urteil vom 11. Oktober 2018 - 2 U 239/17).

10

So liegt der Fall aber hier. Die Unfalldarstellung des Klägers in der mündlichen Verhandlung vor dem Senat, die mit dem bisherigen Vorbringen in der ersten Instanz und auch in der Schadensanzeige gegenüber der Beklagten nicht in Einklang zu bringen ist, stellt eine Anpassung an die gutachterlichen Ausführungen der

Sachverständigen Dr. Sp. und St. dar, wonach aus technischer Sicht mindestens drei Richtungsumkehrungen anhand der Spurenlage am streitgegenständlichen Kraftfahrzeug nachvollzogen werden können (vgl. Seite 25 des schriftlichen Sachverständigengutachtens des Ingenieurbüros N. vom 13.06.2019 = Bl. 83 d. A.). Dem Kläger war nicht zuletzt aufgrund des Ersturteils auch bewusst, dass der entscheidende Gesichtspunkt für das Erstgericht die Klage abzuweisen, darin begründet war, dass der Kläger entgegen der sachverständigen Ausführungen bei seiner Unfalldarstellung gerade keine mehrfachen Richtungsänderungen mit einem Kontakt seines Fahrzeugs zur Leitplanke geschildert hatte (Seite 10 des EU). Die nunmehr vor dem Senat erstmals behauptete Richtungsänderung dient somit ersichtlich allein dazu, diese Widersprüche zu bereinigen und das Klagevorbringen durchzusetzen. Andere Gründe für den Vortragswechsel hat der Kläger nicht zur Überzeugung des Senats dargetan. Im Gegenteil zeigt auch die Antwort des Klägers auf die Frage, warum er sich zum Zeitpunkt des behaupteten Unfallgeschehens an der Donnersberger Brücke aufgehalten habe, dass der Kläger seinen Sachvortrag prozesstaktisch angepasst hat. Während er nämlich in der ersten Instanz noch angegeben hat, dass er einen Bekannten besuchen wollte, sich aber über den Grund des Besuchs bedeckt hielt (Seite 5 des Protokolls vom 02.10.2018 = Bl. 31 d.A.), will er nun einen Verwandten besucht haben, um mit diesem nach G.-P. zu fahren. Dies legt zumindest die Vermutung nahe, dass der Kläger sich über sein Aussageverhalten Gedanken gemacht hat und weitere Nachfragen des Gerichts unterbinden wollte. Letztlich ist das letzte Vorbringen des Klägers daher infolge der Anpassung des Sachvortrages unbeachtlich (vgl. OLG Hamm, Urteil vom 11. Oktober 2018 - 2 U 239/17).

11

2. Weiter erscheint das von dem Kläger in der mündlichen Verhandlung vor dem Senat präzierte Fahrverhalten vor dem behaupteten Unfallgeschehen mit mehrfachsten Wendemanövern völlig unplausibel.

12

Das Fahrmanöver wurde von dem Klägervertreter in Rücksprache mit dem Kläger wie folgt geschildert:

„Der Kläger ist nach der Einfahrt in das Parkplatzgelände zunächst an dem Parkplatzstrang, an dem sich der Parkplatz befindet, in Vorwärtsrichtung vorbeigefahren, um dann in den nächsten Parkplatzstrang, der sich unter der Brücke auf der linken Seite aus der Blickrichtung der früheren Fahrtrichtung des Klägers befindet, vorwärts hineingefahren. Dann ist er rückwärts wieder zurückgestoßen in Richtung zur Ausfahrt der L. A. in Richtung Olympiagelände. Dann ist der Kläger vorwärts weitergefahren, erneut über den Strang, in dem sich der Parkplatz befindet hinaus, um dann ohne auf die L. A. hinauszufahren, rückwärts in einem großen Bogen in den Strang hineinzufahren, in dem sich der Parkplatz befindet.“ (Seite 4 des Protokolls vom 13.05.2020 = Bl. 161 d. A.).

13

Auch wenn man die Aussage des Klägers in der ersten Instanz unterstellt, dass er „immer rückwärts“ einparkt (Seite 6 des Protokolls vom 02.10.2018 = Bl. 32 d. A.), erschließt sich dem Senat das Fahrverhalten des Klägers, der den freien Parkplatz bereits bei der Vorbeifahrt von der L. A. kommend gesehen haben will (Seite 2 des Protokolls vom 13.05.2020 = Bl. 159 d. A.), nicht.

14

Der Kläger hätte auch einfach bei der Einfahrt in das Parkplatzgelände an dem Parkplatz vorbeifahren können, um dann umgehend - so wie von ihm im Anschluss an das komplizierte Fahrmanöver beschrieben - rückwärts einzuparken.

15

3. Ferner ist nicht nachvollziehbar, wenn der Kläger angibt, dass er von der akustischen Einparkhilfe seines Fahrzeugs nichts gehört haben will (Seite 5 des Protokolls vom 13.05.2020 = Bl. 162 d. A.). Unstreitig war das Fahrzeug des Klägers vorne und hinten mit einem funktionsfähigen PDC-System („parc distance control“) ausgestattet (vgl. Anlage zum Sachverständigengutachten des Ingenieurbüros N. vom 13.06.2019, Bl. 59/98 d. A.). Diese akustische Einparkhilfe signalisiert über schneller bis zum Dauerton werdende Warntöne die Distanz (<https://de...org/wiki/Einparkhilfe>). Bei den vom Kläger geschilderten Fahrmanövern muss es zwangsläufig zu einem länger anhaltenden Warnton gekommen sein, den der Kläger schlecht ignorieren konnte, es sei denn, er wollte das Fahrzeug vorsätzlich beschädigen.

16

4. In diesem Kontext ist auch die Einlassung des Klägers in der ersten Instanz - die auf Vorhalt auch gegenüber dem Senat bestätigt wurde (Seite 5/6 des Protokolls vom 13.05.2020 = Bl. 162/163 d. A.) - zu werten, wonach er nach dem Kontakt seines Fahrzeuges mit der Leitplanke „nicht mehr rückwärts fahren und auch nicht mehr vorwärts fahren“ [„nichts ging mehr“] und das Fahrzeug auch über die Fahrertüre nicht mehr verlassen konnte (Seite 4 des Protokolls vom 02.10.2018 = Bl. 30 d. A.). Unabhängig davon, dass der Kläger sich bereits zu seinen eigenen Angaben in Widerspruch setzt, wenn er berichtet, dass er dann doch - sei es auch mit mehreren Rangiervorgängen (Seite 6 des Protokolls vom 13.05.2020 = Bl. 163 d. A.) - nach vorne weggefahren sein will, ist in keinster Weise nachzuvollziehen, warum der Kläger das Fahrzeug nicht über die Beifahrertüre verlassen hat, sondern stattdessen eine Schadensvertiefung bei seinem Fahrzeug durch die behaupteten Rangiervorgänge offenbar billigend in Kauf genommen hat Und dies, obwohl er nach eigenen Angaben nach dem ersten Leitplankenkontakt „Angst gehabt, [...] Panik gehabt“ haben will, dass er „aus eigener Schuld [sein] Fahrzeug beschädigt habe“ (Seite 5 des Protokolls vom 13.05.2020 = Bl. 162 d. A.).

17

5. Soweit der Kläger im Senatstermin darüber hinaus ausgesagt hat, dass er den ersten Einparkversuch deswegen abgebrochen habe, weil er Angst hatte, bei seiner Weiterfahrt mit dem vorderen linken Kotflügel mit der Leitplanke zu kollidieren (Seite 4 des Protokolls vom 13.05.2020 = Bl. 161 d. A.), erklärt sich dem Senat nicht, warum der Kläger beim zweiten Versuch das Fahrzeug rückwärts einzuparken, nicht auf die Leitplanke geachtet, sondern sich erinnerlich nach „rechts gedreht und beim Rückwärtsfahren nach rechts geschaut“ haben will (Seite 5 des Protokolls vom 13.05.2020 = Bl. 162 d. A.). Der Kläger ist insoweit eine ausreichende Erklärung, warum er nicht auf die zuvor als Gefahrenmoment erkannte Leitplanke geachtet habe, schuldig geblieben. Seine Aussage, dass es „zwar richtig“ sei, dass er „auf die Leitplanke hätte achten müssen“ und es sein „Fehler“ sei, dass das „Auto beschädigt wurde“ (Seite 5 des Protokolls vom 13.05.2020 = Bl. 162 d.A.), genügt insoweit nicht.

18

6. Hinzu kommt, dass selbst bei Unterstellung des neuen Vortrags des Klägers in der mündlichen Verhandlung vor dem Senat, wonach er nach dem Festfressen seines Fahrzeugs an der Leitplanke zunächst etwas nach vorne, dann etwas nach hinten und dann nach vorne weggefahren sei, das Schadensbild an mehreren Stellen des Fahrzeugs nach den überzeugenden Ausführungen der Sachverständigen Dr. Sp. mit diesen Fahrvorgängen erneut nicht in Deckung zu bringen ist.

19

So hat der dem Senat aus einer Vielzahl von Verfahren als zuverlässig bekannte Sachverständige Dr. Sp. nachvollziehbar im Anschluss an die Anhörung des Klägers dargelegt, dass es das Schadensbild bei Unterstellung einer Geschwindigkeit von 10 km/h nicht hergebe, „dass bei den vorhandenen Schäden das Fahrzeug alleine durch die Kontaktaufnahme mit der Leitplanke zum Stillstand gebracht wird. Es sind vorbeistreifende Kontakte. Eine Verhakung an den Kanten bremst das Fahrzeug angesichts des Gewichts des Fahrzeugs und der Geschwindigkeit nicht so weit ab, dass es zum Stillstand kommt. Das kann man dem Schadensbild definitiv nicht entnehmen“ (Seite 6/7 des Protokolls vom 13.05.2020 = Bl. 163/164 d. A.).

20

Dabei legte der Sachverständige die eigene Aussage des Klägers zugrunde, wonach dieser angab, dass das Fahrzeug bereits zum Stehen kam, bevor er gebremst habe (Seite 6/7 des Protokolls vom 13.05.2020 = Bl. 163/164 d. A.).

21

Anhand des Schadensbildes ausgeschlossen hat der Sachverständige außerdem, dass der Kläger wie von diesem behauptet mit einem Winkel an die Leitplanke gefahren ist (Seite 7 des Protokolls vom 13.05.2020 = Bl. 164 d. A.).

22

Unter Berücksichtigung des neuen Vortrags des Klägers zu den Rangiervorgängen gab der Sachverständige Dr. Sp. an, dass nur „ein Teil der festgestellten Schäden [...] mit einem derartigen Fahrmanöver in Deckung gebracht“ werden könne. „Dies gilt aber nicht für die Schäden hinten links, seitlicher Bereich der Heckstoßstange und Seitenteile links sowie Kotflügel vorne links (Radlaufkante) und linker Seitenbereich der Frontstoßstange“ (Seite 7 des Protokolls vom 13.05.2020 = Bl. 164 d. A.).

23

Soweit der Kläger daraufhin im Senatstermin ausgeführt hat, dass es nur so gewesen sein könne, dass diese vom Sachverständigen gerade beschriebenen Schäden bereits bei dem ersten Rangierversuch entstanden sind, ist dem entgegenzuhalten, dass der Kläger ebenfalls im Senatstermin ausgeführt hat, dass er einen Anstoß an der Leitplanke beim ersten Mal nicht wahrgenommen habe. Vielmehr führte er sogar darüber hinaus aus, dass er das Rangiermanöver abgebrochen habe, weil er befürchtete, vorne links mit seinem Fahrzeug an die Leitplanke anzuschlagen (Seite 4 des Protokolls vom 13.05.2020 = Bl. 161 d. A.)

24

In der Summe ist daher zu konstatieren, dass sich der Unfall nicht wie vom Kläger angezeigt zugetragen haben kann. Zumindest kann sich der Senat keine Überzeugung mit der Sicherheit des § 286 I 1 ZPO bilden, dass die hier eingeklagten Schäden bei einem Fahrmanöver wie vom Kläger beschrieben, verursacht wurden.

25

Das geht zu Lasten des Klägers, so dass es bei dem bereits vom Landgericht gefundenen Ergebnis verbleiben muss, dass die Klage als unbegründet abzuweisen ist. Dabei ist unerheblich, ob der Kläger möglicherweise im versicherten Zeitraum, aber an anderer Stelle und unter anderen Bedingungen mit dem Fahrzeug verunfallt ist. Denn Gegenstand des vorliegenden Verfahrens und der Schadensanzeige ist nur der hier vorgetragene Unfallhergang (vgl. OLG Hamm, Urteil vom 21. Januar 2005 - 20 U 228/03).

II.

26

Die Kostenentscheidung beruht auf § 97 I ZPO.

III.

27

Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit des Ersturteils und dieses Urteils beruht auf §§ 708 Nr. 10, 711, 713 ZPO i. Verb. m. § 544 II Nr. 1 ZPO.

IV.

28

Die Revision war nicht zuzulassen. Gründe, die die Zulassung der Revision gem. § 543 II 1 ZPO rechtfertigen würden, sind nicht gegeben. Mit Rücksicht darauf, dass die Entscheidung einen Einzelfall betrifft, ohne von der höchst- oder obergerichtlichen Rechtsprechung abzuweichen, kommt der Rechtssache weder grundsätzliche Bedeutung zu noch erfordern die Fortbildung des Rechts oder die Sicherung einer einheitlichen Rechtsprechung eine Entscheidung des Revisionsgerichts.