

Für das Nachschlagewerk !
Für die Amtliche Sammlung !

Gesetz: VVG §§ 23, 29; StVZO §§ 31, 71

Rechtssatz:

1. Die Weiterbenutzung eines Kraftfahrzeugs, dessen Verkehrssicherheit so wesentlich beeinträchtigt ist, daß sich der Fahrer nach den §§ 31, 71 StVZO strafbar macht, wenn er das Fahrzeug nicht auf dem kürzesten Wege aus dem Verkehr zieht, bedeutet auch dann eine erhebliche Gefahrensteigerung im Sinne von § 29 VVG, wenn diese Verkehrsunsicherheit auf Abnutzung zurückzuführen ist.
2. Fast der Halter eines derartig verkehrsunsicheren Fahrzeugs den Entschluß, es bis zu einer erst in einigen Tagen möglichen Reparatur weiter in seinem laufenden Fuhrbetrieb fahren zu lassen, so liegt in der Weiterbenutzung des Fahrzeugs eine Gefahrerhöhung.

Aktenzeichen: II ZR 133/55

Urteil des BGH vom 24. Januar 1957 - OLG Frankfurt/Main
LG Marburg

Verkündet
laut Protokoll

am 24. Januar 1957

Braun, Justizobersekretär,
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

I m N a m e n d e s V o l k e s

In dem Rechtsstreit

- 1.) des Fuhrunternehmers und Baustoffhändlers
Philipp W [REDACTED] ,
 - 2.) des Kraftfahrers Karl W [REDACTED] ,
- beide in G [REDACTED] /Krs. B [REDACTED] , H [REDACTED] str. [REDACTED] ,
Kläger und Revisionskläger,
-Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED]

gegen

die U [REDACTED] und R [REDACTED] -V [REDACTED] -AG in B [REDACTED] ,
T [REDACTED] str. [REDACTED] vertreten durch ihren Vorstand,
die Herren Robert T [REDACTED] , Ernst L [REDACTED] , Karl B [REDACTED]
und Dr. Hans R [REDACTED] , daselbst,

Beklagte und Revisionsbeklagte,

-Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED]

hat der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die münd-
liche Verhandlung vom 21. Januar 1957 unter Mitwirkung des
Senatspräsidenten Dr. Canter und der Bundesrichter
Dr. Selowsky, Dr. Haidinger, Dr. Kuhn und Dr. Haager
für Recht erkannt:

Die Revision der Kläger gegen das Urteil des
2. Zivilsenats in Kassel des Oberlandesgerichts in
Frankfurt/Main vom 14. April 1955 wird auf ihre
Kosten zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Der Kläger zu 1) betreibt mit einem GMC-Lkw nebst Anhänger ein Fuhrunternehmen, in dem sein Sohn, der Kläger zu 2) als Fahrer mit tätig ist. Dieser fuhr am Sonnabend, den 24. November 1951, in den frühen Morgenstunden mit dem unbeladenen Lastzug auf der stark abschüssigen Strecke einer Landstraße nach einer scharfen Rechtskurve zwei entgegenkommende Arbeiter, die ihre Fahrräder bergauf schoben, an. Der eine von ihnen wurde tödlich, der andere schwer verletzt. In einem Strafverfahren wurden der Kläger zu 2) wegen fahrlässiger Tötung in Tateinheit mit fahrlässiger Körperverletzung und Übertretung der Straßenverkehrsordnung sowie der §§ 30, 31, 41, 71 der StVZO und der Kläger zu 1) wegen Übertretung der §§ 31 Abs 2, 41, 71 StVZO rechtskräftig bestraft. In diesem Verfahren wurde festgestellt, daß der Lastzug infolge übermäßiger Geschwindigkeit in der Rechtskurve bis an den linken Straßenrand hinausgetragen worden sei und dann nicht mehr rechtzeitig auf die rechte Straßenseite habe gelenkt werden können. Der Lastzug sei damals nicht verkehrssicher gewesen. Die Handbremse des Motorwagens habe nicht funktioniert, weil ihr Bremsband abgerissen gewesen sei. Auch die Fußbremse habe nur noch eine ganz unzureichende Bremswirkung gehabt.

Die Beklagte, bei der der Kläger zu 1) für den Lastzug eine Kfz-Haftpflichtversicherung genommen hat, lehnte es ab, den Klägern wegen des Verkehrsunfalls Versicherungsschutz zu gewähren, weil in der Weiterbenutzung des verkehrsunsicheren Fahrzeugs eine willkürliche Gefahrerhöhung im Sinne der §§ 23, 25 VVG liege. Daraufhin haben die Kläger Klage auf Feststellung der Verpflichtung der Beklagten zur Gewährung von Versicherungsschutz, hilfsweise auf Befreiung von den durch die Sozialversicherungsträger gegen sie erhobenen Haftpflichtansprüchen erhoben. Sie bestrei-



ten, daß das Fahrzeug verkehrsunsicher gewesen sei. Keineswegs habe aber eine Gefahrerhöhung für eine längere Dauer vorgelegen. Bei der Abnutzung der Fußbremse habe es sich nur um einen natürlichen Verschleiß gehandelt. Die Mangelhaftigkeit der Bremsen habe sich erst 2 bis 3 Tage vor dem Unfall gezeigt. Die notwendige Reparatur habe am 23. November 1951, also am Tage vor dem Unfall durchgeführt werden sollen. Da aber die beauftragte Werkstatt überlastet gewesen sei und erst die notwendigen Ersatzteile habe beschaffen müssen, sei die Reparatur um 3 Tage verschoben worden. Schließlich behaupten die Kläger, daß die Mangelhaftigkeit der Bremsen für den Unfall nicht ursächlich gewesen sei. Da der Kläger zu 2) die Verunglückten gar nicht beobachtet habe, habe er auch keinen Anlaß gehabt, die Bremsen zu benutzen.

Das Landgericht hat dem Hilfsantrag stattgegeben, das Oberlandesgericht hat die Klage abgewiesen. Mit der Revision, um deren Zurückweisung die Beklagte bittet, erstreben die Kläger weiter den Erfolg ihrer Klage.

Entscheidungsgründe:

Das Berufungsgericht hat die Klage abgewiesen, weil die Kläger mit der Weiterbenutzung des verkehrsunsicheren Lastzuges schuldhaft eine Gefahrerhöhung vorgenommen und nicht bewiesen hätten, daß diese Gefahrerhöhung keinen Einfluß auf den Eintritt des Versicherungsfalles gehabt habe. Damit sei die Beklagte nach den §§ 23, 25 VVG von ihrer Verpflichtung zur Leistung frei geworden.

1.) Das Berufungsgericht stellt zunächst fest, daß bei der Unfallfahrt nicht nur die Handbremse gänzlich gebrauchsunfähig, sondern auch die Wirkung der Fußbremse so stark beeinträchtigt gewesen sei, daß sie weit unter den

Mindestanforderungen des § 41 StVZO an die mittlere Bremsverzögerung geblieben sei. Dies ergebe sich aus den insoweit übereinstimmenden Aussagen des Polizeibeamten M [REDACTED] und der Sachverständigen Nau und Altenburger. Letzterer habe 5 Tage nach dem Unfall mit dem im allgemeinen zuverlässigen Siemens-Bremsprüfer eine maximale Bremsverzögerung der Fußbremse von $2,5 \text{ m/sec}^2$ und eine mittlere Bremsverzögerung von $1,9 \text{ m/sec}^2$ festgestellt. Nau habe bei einer praktischen Bremsprobe noch am Unfalltage selbst festgestellt, daß die Fußbremse, ehe sie überhaupt eine Wirkung gezeigt habe, zweimal habe durchgetreten werden müssen (was auch der Kläger zu 2) selbst einräumte) und daß auch dann der beladene Lastzug bei einer Geschwindigkeit von 30 km/st einen Bremsweg von 50 m ohne Hinterlassung einer Bremsspur zurückgelegt habe, bevor er mit der Fußbremse zum Stillstand habe gebracht werden können. Bei Zugrundelegung dieser praktischen Erprobung würde sich auch nach den Angaben des Sachverständigen Altenburger eine Bremsverzögerung von nur $0,7 \text{ m/sec}^2$ ergeben, während § 41 Abs 4 StVZO eine mittlere Bremsverzögerung von mindestens $2,5 \text{ m/sec}^2$ vorschreibe. Der festgestellte tatsächliche Zustand sei also in jedem Fall ganz beträchtlich unter den für die Bremsverzögerung vorgeschriebenen Mindestwerten geblieben. Hierdurch sei die Verkehrssicherheit des Fahrzeugs so gut wie aufgehoben, mindestens aber übermäßig stark beeinträchtigt gewesen.

Diese Feststellung greift die Revision als nicht einwandfrei getroffen an. Sie rügt, daß das Berufungsgericht die einander widersprechenden Angaben der Sachverständigen Nau und Altenburger über den Grad der noch bewirkbaren Bremsverzögerung nicht aufgeklärt und nicht einmal festgestellt habe, welche der beiden Angaben richtig sei. Da die Messung mit dem Siemens-Bremsprüfer vor allen anderen Methoden den Vorrang habe und absolute Zuverlässigkeit gewährleiste, könne nur von der von Alten-

burger mit diesem Gerät gemessenen maximalen Bremsverzögerung von $2,5 \text{ m/sec}^2$ ausgegangen werden, die die in § 41 StVZO vorgeschriebene mittlere Bremsverzögerung erreiche und deshalb nicht als außergewöhnlich angesehen werden könne.

Diese Rüge ist nicht gerechtfertigt. Für die Entscheidung des vorliegenden Rechtsstreits kommt es nicht so sehr auf die metergenaue Festlegung der mit der Fußbremse noch erzielbaren Bremsverzögerung als vielmehr auf die Feststellung an, inwieweit die Fußbremse überhaupt noch funktionsfähig war. Hierbei war das Berufungsgericht trotz der Bekundung des Sachverständigen Altenburger, daß der Siemens-Bremsprüfer völlig zuverlässig sei, keineswegs gehindert, auch das Ergebnis der von dem Sachverständigen Nau vorgenommenen praktischen Bremsprobe zu berücksichtigen, daß die Fußbremse überhaupt erst beim zweiten Durchtreten ansprach und auch dann den beladenen Lastzug bei einer Geschwindigkeit von 30 km/st erst nach 30 m zum Halten brachte. Hieran war das Berufungsgericht um so weniger gehindert, als auch der Sachverständige Altenburger die Angaben Naus in seiner Äußerung hierzu nicht etwa wegen ihres Widerspruchs zu seinen Messungen anzweifelte, sondern vielmehr selbst seiner daraufhin vorgenommenen Hilfsberechnung als möglich zugrunde legte. Die Annahme der Revision, Altenburger sei hierbei offenbar davon ausgegangen, daß in der Zwischenzeit zwischen seinen Messungen am 29. November 1951 und der praktischen Erprobung durch Nau am 24. November 1951 eine Veränderung an dem Wagen vorgenommen worden sei, ist eine Vermutung, für die keine Anhaltspunkte vorliegen. Zudem übersieht die Revision, daß auch der Sachverständige Altenburger die Bremswirkung der Fußbremse von Anfang an als "völlig ungenügend" bezeichnet und damit die gleichen Angaben von Nau und M. [REDACTED] bestätigt hat. Hiernach ist auch die Feststellung

des Berufungsgerichts bedenkenfrei, daß deswegen die Verkehrssicherheit des Fahrzeugs in jedem Falle übermäßig stark beeinträchtigt war.

2.) Das Berufungsgericht stellt weiter fest, daß dem Vorbringen der Kläger, die Bremsmängel hätten sich erst 2 bis 3 Tage vor dem Unfall gezeigt, nicht zu glauben sei, daß vielmehr der Schaden an der Fußbremse schon geraume Zeit vorher bestanden habe und beiden Klägern bekannt gewesen sei, so daß damit die Voraussetzungen einer Gefahrerhöhung gegeben seien.

Diese Feststellung greift die Revision an mit dem Ziele, damit auch die Annahme einer Gefahrerhöhung zu Fall zu bringen. Die Kläger meinen nämlich, daß dann, wenn sich die Mängel an den Bremsen erst 2 bis 3 Tage vor dem Unfall gezeigt hätten, nur eine kurzfristige Gefahrensteigerung, nicht aber eine Gefahrerhöhung im Sinne der §§ 23 ff VVG vorgelegen habe. Dies ist jedoch nicht richtig.

Wie der erkennende Senat in BGHZ 7, 311 bereits entschieden hat, kann allerdings nicht schon jede kurzfristige Gefahrensteigerung in den Begriff der Gefahrerhöhung einbezogen werden. Gefährdungsvorgänge sind vielmehr nur dann als Gefahrerhöhung im Sinne der genannten Vorschriften anzusehen, wenn sie einen neuen Zustand erhöhter Gefahr schaffen, der seiner Natur nach geeignet ist, von so langer Dauer zu sein, daß er die Grundlage eines neuen natürlichen Gefahrenverlaufs bilden und damit den Eintritt des Versicherungsfalles generell fördern kann. Hierbei ist es unerheblich, ob und wie schnell die Gefahrerhöhung im Einzelfall tatsächlich zu einem Versicherungsfall geführt hat. Maßgebend ist nur, ob die Gefahrensteigerung ihrer Natur nach die Voraussetzungen einer Gefahrerhöhung erfüllt. Deshalb kommt es auch nicht darauf an, ob der gefahrerhöhende Umstand erst kurze Zeit vor Eintritt des Versicherungs-

falles oder schon früher eingetreten ist.

Mißt man die hier zur Beurteilung stehenden Vorgänge an diesen Maßstäben, so ergibt sich folgendes: Zunächst kann nicht zweifelhaft sein, daß die Weiterbenutzung eines Kraftfahrzeugs, dessen Verkehrssicherheit, wie im vorliegenden Fall, so wesentlich beeinträchtigt ist, daß sich der Halter nach den §§ 31, 71 StVZO strafbar macht, wenn er es nicht auf dem kürzesten Wege aus dem Verkehr zieht, auch dann eine im Sinne von § 29 VVG erhebliche, vom Versicherer nicht mehr mitübernommene Gefahrensteigerung bedeutet, wenn dieser Grad der Verkehrsunsicherheit auf eine Abnutzung zurückzuführen ist (OLG Saarbrücken, VersR 1953, 52; Prölss ebenda). Es kann sich nur fragen, unter welchen Voraussetzungen der dadurch geschaffene Zustand erhöhter Gefahr seiner Natur nach als so lange dauernd anzusehen ist, daß er die Grundlage eines neuen natürlichen Gefahrenverlaufs bilden kann und damit den Eintritt des Versicherungsfalles generell zu fördern geeignet ist. Dies ist zweifellos dann nicht anzunehmen, wenn die Fahrt, auf der der Mangel entdeckt wird, zu Ende geführt wird und auch dann nicht, wenn das schadhafte Fahrzeug zu einer Werkstatt zum Zwecke der Reparatur gefahren wird (KG JRPrV 1933, 79). In beiden Fällen handelt es sich nur um eine einmalige Gefahrensteigerung für die von vornherein absehbare kurze Dauer einer Fahrt, also um eine Gefahrensteigerung, die ihrer Natur nach nicht geeignet ist, eine länger fort-dauernde Wirkung und damit einen neuen Gefahrenzustand hervorzurufen, und die deshalb auch nicht unter den Begriff der Gefahrerhöhung im Sinne der §§ 23 ff VVG gebracht werden kann (BGHZ 7, 311 [322]). Im vorliegenden Fall lagen die Dinge aber wesentlich anders, und zwar auch dann, wenn man die eigene Darstellung der Kläger selbst zugrunde legt. Nach ihr hatte sich der Defekt der Bremsen in seinem dann auch am Unfalltag festgestellten Umfang 2 bis 3 Tage vorher,

also am 21. oder 22. November 1951, gezeigt. Die Kläger hatten das Fahrzeug daraufhin aber nicht aus dem Verkehr gezogen, sondern nach ihrer vom Berufungsgericht als richtig unterstellten Angabe nur beschlossen, es am 23. November 1951 zur Reparatur zu bringen. Auch dann, als die Instandsetzung an diesem Tage noch nicht möglich war, sondern um drei Tage, also bis zum 26. November 1951 verschoben werden mußte, hatten sie den Lastzug, der die Grundlage ihrer Existenz bildete und den sie deshalb für ihren laufenden Fuhrbetrieb nicht entbehren konnten, weiterbenutzt. Daraus ergibt sich, daß sie das Fahrzeug auch nach dem Auftreten der erheblichen Mängel solange weiter für ihren Fuhrbetrieb laufen lassen wollten, bis eine Reparatur durchführbar war, mochte dies auch erst nach mehreren Tagen möglich sein. Wie der tatsächliche Geschehensablauf zeigt, setzten sie diesen Plan dann auch in die Wirklichkeit um, und es kann nach ihren eigenen Angaben nicht zweifelhaft sein, daß sie das Fahrzeug trotz seiner Verkehrsunsicherheit auch noch bis zu der auf den 26. November 1951 verschobenen Reparatur weiterbenutzt hätten, wenn der Unfall nicht dazwischengekommen wäre. Ein solcher Sachverhalt erfüllt aber bereits den Tatbestand einer willkürlichen Gefahrerhöhung im Sinne von § 23 VVG; denn durch den (dann auch verwirklichten) Entschluß der Kläger, das verkehrsunsichere Fahrzeug bis zur Durchführbarkeit der notwendigen Reparatur weiter in dem laufenden Fuhrbetrieb fahren zu lassen, wurde nicht lediglich für die von vornherein absehbare kurze Dauer einer einmaligen Fahrt, sondern für eine Vielzahl von Fahrten die Möglichkeit des Eintritts des Haftpflichtfalles erheblich gesteigert und damit für eine längere Zeit ein neuer Zustand erhöhter Gefahr geschaffen, der den Eintritt des Versicherungsfalles bei dieser Vielzahl von Fahrten generell fördern konnte und damit auch geeignet war, die Grundlage eines neuen natürlichen Gefahrenverlaufs

auf einem erhöhten Gefahrenniveau zu bilden. Was die für eine Gefahrerhöhung notwendige Dauer des gesteigerten Gefahrenzustandes anlangt, so ist nach der Rechtsprechung des erkennenden Senats den Vorschriften der §§ 23 ff VVG über die Pflicht des Versicherungsnehmers, dem Versicherer die Gefahrerhöhung zur Ermöglichung einer Kündigung des Versicherungsverhältnisses anzuzeigen, als Richtschnur hierfür zu entnehmen, daß der neue Zustand der erhöhten Gefahr seiner Natur nach jedenfalls solange anzudauern geeignet sein muß, daß eine solche Anzeige nicht schon aus zeitlichen Gründen sinnlos wäre (BGHZ 7, 320, 322). Auch bei Anlegung dieser Richtschnur bestehen hier gegen die Annahme einer Gefahrerhöhung keine Bedenken. In der hier in Betracht kommenden Zeit vom 21. oder 22. bis 26. November 1951 wäre eine solche Anzeige keineswegs schon aus zeitlichen Gründen sinnlos gewesen. Hierbei muß im Auge behalten werden, daß es nicht darauf ankommt, ob und wie schnell die geschaffene Gefahrerhöhung im konkreten Fall dann tatsächlich zu einem Versicherungsfall geführt hat. Nachdem die Kläger den Entschluß gefaßt hatten, das Fahrzeug trotz der aufgetretenen erheblichen Verkehrsunsicherheit bis zu einer durchführbaren Reparatur weiter in ihrem laufenden Fuhrbetrieb fahren zu lassen, würde eine Gefahrerhöhung auch dann vorliegen, wenn der Versicherungsfall schon bei der ersten daraufhin durchgeführten Fahrt eingetreten wäre.

Hiernach ist also auch dann, wenn man die eigene Darstellung der Kläger zugrunde legt, daß sich die Fehlerhaftigkeit der Bremsen erst 2 bis 3 Tage vor dem Unfall gezeigt habe, die Weiterbenutzung des Fahrzeugs unter den gegebenen Umständen bereits als Gefahrerhöhung zu werten. Deshalb ist die von der Revision angegriffene weitergehende Feststellung des Berufungsgerichts, daß die Fußbremse auch schon einige Wochen vorher nicht mehr den in § 41 StVZO festgelegten Mindestforderungen an die Verkehrssicher-

heit entsprochen habe, und daß auch dies den Klägern damals schon bekannt gewesen sei, nicht entscheidungserheblich und bedarf deshalb keiner Nachprüfung.

3.) Die Darstellung der Kläger, daß sich die Fehlerhaftigkeit der Bremsen 2 bis 3 Tage vor dem Unfall gezeigt habe und daß sie sich daraufhin entschlossen hätten, sie am 23. November 1951 reparieren zu lassen, enthält gleichzeitig das Zugeständnis, daß sie jedenfalls seit diesem Tage die Bremsmängel und damit auch die Verkehrsunsicherheit des Fahrzeugs gekannt haben. Da dieser Zeitpunkt bereits für die Annahme einer Gefahrerhöhung genügt, ist die von der Revision angegriffene weitere Feststellung des Berufungsgerichts unerheblich, daß auch die schon längere Zeit vorher vorhanden gewesene, auf dem mangelhaften Zustand der Fußbremse beruhende Verkehrsunsicherheit des Fahrzeugs beiden Klägern positiv bekannt gewesen sei.

Da die Gefahrerhöhung nicht in dem Eintritt der Verkehrsunsicherheit des Fahrzeugs, sondern in seiner Weiterbenutzung durch die Kläger liegt, haben diese die Gefahrerhöhung selbst vorgenommen und dadurch die Rechtsfolgen aus den §§ 23, 25 VVG - nicht etwa, wie die Revision meint, nur die aus § 27 VVG - ausgelöst.

Der den Klägern zu machende Schuldvorwurf, daß sie das Fahrzeug trotz seines in erheblichem Maße den Verkehr gefährdenden Zustand weiter benutzt haben, kann ihnen auch nicht mit der Erwägung erspart werden, daß sie das Fahrzeug zur Weiterführung des Fuhrbetriebes nicht hätten entbehren können und daß sie es deshalb auch nach dem vergeblichen Reparaturversuch am 23. November 1951 weiter hätten benutzen müssen. Da das Fahrzeug nach den einwandfreien Feststellungen des Berufungsgerichts in einem so verkehrsunsicheren Zustande war, daß sich der Kläger zu 1) strafbar machte, wenn er es nicht auf kürzestem Wege aus dem Verkehr

zog, durften die Kläger es auch dann nicht weiterbenutzen, wenn der zunächst unternommene Reparaturversuch damals noch nicht durchführbar war. Sie waren vielmehr verpflichtet, es bis zu der Durchführbarkeit der Reparatur stillzulegen, auch dann, wenn ihnen dadurch Verdienstmöglichkeiten entgingen.

4.) Das Berufungsgericht ist hiernach mit Recht davon ausgegangen, daß die Beklagte gemäß den §§ 23, 25 VVG beiden Klägern gegenüber von ihrer Leistungspflicht frei geworden ist, wenn diese nicht beweisen, daß die Gefahrerhöhung keinen Einfluß auf den Eintritt des Versicherungsfalles und den Umfang der Versicherungsleistung hatte. Diesen Beweis sieht das Berufungsgericht nicht als geführt an. Es führt hierzu aus: Da der Kläger zu 2) die stark abschüssige Unfallstrecke mit dem Lastzug im 4. Gang hinuntergefahren sei, müsse das Fahrzeug hierbei notwendig eine so hohe Geschwindigkeit entwickelt haben, daß es erforderlich gewesen wäre, es abzubremsen, um zu vermeiden, daß es in der scharfen Rechtskurve auf die linke Straßenhälfte gedrückt wurde und dort die Passanten gefährdete. Deshalb sei hier ein Kausalzusammenhang zwischen dem verkehrswidrigen Zustand der Bremsen und dem Unfall außerordentlich wahrscheinlich. Hieran ändere auch der Einwand des Klägers zu 2) nichts, daß er die entgegenkommenden Radfahrer gar nicht gesehen und deshalb auch keinen Anlaß zum Bremsen gehabt habe; denn auch abgesehen von diesen Radfahrern hätte ihm schon die hohe Geschwindigkeit unter den gegebenen Umständen allen Anlaß zum Bremsen geben müssen und es könne ihm deshalb nicht geglaubt werden, daß er dies auch dann nicht getan hätte, wenn die Bremsen in Ordnung gewesen wären. Da sich bereits auf Grund dieser rechtlich einwandfreien tatrichterlichen Würdigung ein Kausalzusammenhang zwischen der Gefahrerhöhung und dem Unfall nicht ausschließen läßt, erübrigt sich eine Erörterung der von der Revision angegriffenen weiteren Ausführungen des Berufungs-

gerichts darüber, daß sich an diesem Ergebnis auch dann nichts ändern würde, wenn dem Kläger zu 2) jeglicher Wille zum Bremsen gefehlt hätte.

Da hiernach das Berufungsgericht die Klage mit Recht auf Grund von § 25 VVG abgewiesen hat, war die Revision der Kläger mit der Kostenfolge aus § 97 ZPO zurückzuweisen.

Dr. Canter

Dr. Selowsky

Dr. Haidinger

Dr. Kuhn

Dr. Haager