

BUNDESGERICHTSHOF**IM NAMEN DES VOLKES****IV ZR 513/68****URTEIL****Verkündet am**
26. Juni 1968
B l e c h e r
Justizsekretär**in dem Rechtsstreit****als Urkundsbeamter**
der Geschäftsstelle

der N [REDACTED] A [REDACTED] V [REDACTED]-Aktien-
gesellschaft, K [REDACTED], G [REDACTED]straße [REDACTED], gesetzlich vertreten
durch die Vorstandsmitglieder H. W [REDACTED], H. G. B [REDACTED], E. D [REDACTED]
H. W. J [REDACTED], Dr. jur. F. J [REDACTED], C. N [REDACTED], H. M [REDACTED],
K. S [REDACTED] und Dr. jur. E. W [REDACTED],

Beklagten und Revisionsklägerin,**- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED]-****gegen**

1. den Kaufmann Rudolf P [REDACTED], B [REDACTED] K [REDACTED]
straße [REDACTED],

2. den kaufmännischen Angestellten Klaus S [REDACTED],
G [REDACTED], R [REDACTED] Straße [REDACTED],

Kläger und Revisionsbeklagte,**- Prozeßbevollmächtigte: Rechtsanwälte Prof. Dr. [REDACTED]**
und Dr. [REDACTED]-,**Streithelferin der Kläger:**

Firma G [REDACTED] - G [REDACTED], F. und M. F [REDACTED],
B [REDACTED] K [REDACTED]straße [REDACTED]

- Prozeßbevollmächtigter im Revisionsverfahren vor dem
Bayerischen Obersten Landesgericht:**Rechtsanwalt [REDACTED] in [REDACTED] --.**

Der IV. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 26. Juni 1968 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Dr. Hauß sowie der Bundesrichter Johannsen, Dr. Pfretzschner, Dr. Bukow und Dr. Buchholz

für Recht erkannt:

Die Revision gegen das Urteil des 5. Zivilsenats des Oberlandesgerichts Bamberg vom 2. November 1965 wird auf Kosten der Beklagten zurückgewiesen, der auch die Kosten der Streithelferin auferlegt werden.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Der Kläger zu 1 war als Eigentümer und Halter eines VW-Transporters bei der Beklagten gegen Haftpflicht versichert. Am 14. September 1960 unternahm der Kläger zu 2, ein Angestellter des Klägers zu 1, mit dem Wagen eine Geschäftsfahrt von Bamberg nach Darmstadt. Als der Kläger zu 2 auf der Rückfahrt in einer unübersichtlichen Kurve der Bundesstraße 8 einen etwa 70 km/h fahrenden Omnibus überholt hatte, kam der Wagen ins Schleudern, geriet auf die linke Fahrbahnseite und stieß dort mit einem entgegenkommenden Personenkraftwagen zusammen. Der Fahrer dieses Wagens verstarb an den Folgen des Unfalls. Der Kläger und sein Beifahrer erlitten Verletzungen. Außerdem entstand erheblicher Sachschaden.

- 3 -

Die Kläger begehren von der Beklagten Versicherungsschutz. Die Beklagte lehnt jede Leistung ab, weil der Unfall auf die Benutzung des versicherten Fahrzeugs in einem nicht verkehrssicheren Zustand (mangelhafte Bremse und abgefahrene Reifen) zurückzuführen sei.

Die Vorinstanzen haben der Klage stattgegeben. Mit der Revision verfolgt die Beklagte weiter die Abweisung der Klage. Die Kläger bitten um Zurückweisung des Rechtsmittels.

Entscheidungsgründe:

Die Parteien streiten darüber, ob die Beklagte gegenüber dem Kläger zu 1 als dem Versicherungsnehmer und gegenüber dem Kläger zu 2 als dem mitversicherten Fahrer von ihrer Verpflichtung zur Leistung dadurch freige worden ist, daß der Versicherungsnehmer eine Erhöhung der Gefahr vorgenommen oder deren Vornahme durch einen Dritten gestattet hat (§§ 23, 25 Abs. 1 VVG). Das Berufungsgericht geht davon aus, daß die Benutzung des versicherten Fahrzeugs in einem nicht verkehrssicheren Zustand eine Gefahrerhöhung darstellt. Den nicht verkehrssicheren Zustand des Fahrzeugs sieht die Beklagte einmal in einer schadhafte n Bremsanlage und zum anderen in abgefahrenen Hinterradreifen.

I. Zu der Bremsanlage des versicherten Fahrzeugs hat das Berufungsgericht festgestellt: Zwei Tage vor dem Unfall sei der VW-Transporter bei einer anerkannten VW-Werkstatt, der Streithelferin der Kläger, zur Inspektion



gewesen. Bei dem dort durchgeführten Wartungsdienst sei die Bremsanlage überprüft worden. Eine Probefahrt mit mehreren Bremsprüfungen habe keine Beanstandungen ergeben. Es sei damit erwiesen, daß die Bremsanlage bei Antritt der Unfallfahrt in Ordnung gewesen und erst im Verlauf der Fahrt schadhaft geworden sei.

Nach diesen rechtlich einwandfreien Feststellungen fehlt es schon objektiv an einer Gefahrerhöhung, weil die Benutzung des Fahrzeugs mit einer unterwegs schadhaft gewordenen Bremsanlage auf die Unfallfahrt beschränkt gewesen ist. Damit erübrigen sich die weiteren Ausführungen des Berufungsgerichts, wonach die Beklagte gemäß § 25 Abs. 2 Satz 1 VVG zur Leistung verpflichtet geblieben sei, weil den Kläger zu 2 kein Verschulden daran treffe, daß er die während der Fahrt eingetretene Verstellung der Betriebsbremse nicht wahrgenommen habe.

II. Zur Benutzung des versicherten Fahrzeugs mit abgefahrenen Reifen und den sich daraus ergebenden Rechtsfolgen hat das Berufungsgericht ausgeführt: Der linke Hinterradreifen sei abgefahren gewesen und habe nicht mehr den Anforderungen des § 36 Abs. 2 StVZO entsprochen. Bereits darin sei bei Benutzung des Fahrzeugs eine Gefahrerhöhung zu sehen. Ob auch der rechte Hinterradreifen nicht mehr verkehrssicher gewesen sei, wie die Beklagte behauptete, könne dahinstehen. Denn die Kläger hätten bewiesen, daß der Zustand beider Reifen keinen Einfluß auf das Unfallgeschehen gehabt habe. Die Fahrbahn sei am Ort und zur Zeit des Unfalls trocken und frei von Sand und Staub gewesen. Unter diesen Umständen hätten Reifen mit abgefahrenem Profil die gleiche Haftwirkung wie gut profilierte, verkehrssichere Reifen. Das habe der dazu gehörte Sachverständige (Dipl.-Ing. Schaefer), dessen Sachkunde auf Grund seiner theore-

tischen Kenntnisse und praktischen Erfahrungen außer Frage stehe, überzeugend dargelegt. Der Unfall sei danach auf das fahrtechnisch falsche Verhalten des Klägers zu 2 zurückzuführen, der mit einer Geschwindigkeit von etwa 95 km/h in einer unübersichtlichen Linkskurve mit einem Gefälle von 3 % überholt und nach dem Überholvorgang im Auslauf der Linkskurve gebremst habe. Hierdurch sei das Fahrzeug ins Schleudern gekommen und auf die andere Fahrbahn geraten. Mitursächlich habe sich dabei nur die ungleichmäßige Wirkung der betätigten Bremse ausgewirkt.

Gegen diese Feststellungen und ihre Würdigung ist rechtlich nichts einzuwenden. Die dagegen erhobenen Verfahrensrügen der Revision sind unbegründet.

1. Unstreitig war die Asphaltdecke der Fahrbahn zur Zeit des Unfalls trocken. Dementsprechend hatte sich der Sachverständige Schaefer über das Verhalten von profillosen Reifen auf trockener Straße geäußert. Bei seiner Anhörung vor dem Landgericht hatte er dann beiläufig bemerkt, daß bei profillosen Reifen die Haftreibung geringer als bei Reifen mit Profil sei, wenn auf der Fahrbahn eine Sand- oder Staubschicht liege. Diese Bemerkung hatte die Beklagte erstmals in der Berufungsbegründung zum Anlaß genommen vorzutragen, aus den Akten ergäben sich zwar keine Anhaltspunkte dafür, daß sich an der Unfallstelle Sand oder Staub auf der Straße befunden habe, doch müsse das der Fall gewesen sein. Dem deshalb gestellten Antrag auf Augenscheinseinnahme brauchte das Berufungsgericht nicht zu entsprechen, weil ein Augenschein vier Jahre nach dem Unfall keinerlei Kenntnisse über den Zustand der Straße zur Zeit des Unfalls vermitteln konnte.

Zu der Überzeugung, daß auf der Fahrbahn zur Zeit des Unfalls keine Sand- oder Staubschicht gelegen habe, ist das Berufungsgericht auf Grund der Zeugenaussage des Polizeibeamten (Wiederuh) gelangt, der seinerzeit an Ort und Stelle den Unfall aufgenommen hat. Es hat dabei dem Zeugen ein von ihm aufgenommenes Lichtbild der Unfallstelle vorgelegt und mit ihm die darauf erkennbaren Schmutzspuren auf der Fahrbahn erörtert. Während die Beklagte auf der fotografischen Aufnahme Zeichen einer Sandschicht erkennen wollte, hat der Zeuge bekundet, daß es sich um völlig trockene Schmutzspuren gehandelt habe, die auf dem Bilde stärker in Erscheinung träten als es in Wirklichkeit der Fall gewesen sei. Wenn das Berufungsgericht für die Beurteilung des Straßenzustandes nicht der Auffassung der Beklagten, sondern dem Zeugnis des vernommenen Polizeibeamten, daß im Bereich der Unfallstelle die Straße auf der gesamten Breite trocken und sauber gewesen sei, gefolgt ist, so liegt darin keine Verletzung des § 286 ZPO. Denn das Berufungsgericht hat den scheinbaren Widerspruch zwischen der Aussage des Zeugen und den auf dem Lichtbild erkennbaren Schmutzspuren gesehen und geklärt. Die Revision verkennt, daß völlig eingetrocknete Schmutzspuren sich durch ihre Farbwirkung noch für einige Zeit auf der Fahrbahn abzeichnen können, ohne daß deshalb auf der Fahrbahn noch eine verschiebbare Sand- oder Schmutzschicht liegen muß.

2. Das Gutachten des Sachverständigen Schaefer ist zur tragenden Urteilsgrundlage geworden, weil das Berufungsgericht es auf Grund seiner Ausführungen als erwiesen angesehen hat, daß die Erhöhung der Gefahr, die Benutzung des Kraftfahrzeugs mit nicht verkehrssicherer Bereifung, keinen Einfluß auf den Eintritt des Versicherungsfalles und auf den Umfang der Leistung des Versiche-

rers gehabt hat (§ 25 Abs. 3 VVG). Die Revision bekämpft das Sachverständigengutachten mit einer Reihe von Verfahrensrügen. Sie beanstandet, das Gutachten sei in sich widerspruchsvoll und unvollständig und lasse die mangelnde Sachkunde des Sachverständigen erkennen. Wegen dieser Mängel habe, wie die Revision meint, ein Obergutachten eingeholt werden müssen, was das Berufungsgericht unterlassen habe.

Keine dieser Rügen kann der Revision zum Erfolg verhelfen.

a) Zu Unrecht hält die Revision das Gutachten für unvollständig, weil der Sachverständige darin nicht untersucht habe, ob Windverhältnisse Einfluß auf das Unfallgeschehen gehabt hätten. Die daran geknüpfte Folgerung der Revision, die somit bestehende Beweislücke gehe zu Lasten der Kläger, bleibt unverständlich.

Die Kläger hatten nach § 25 Abs. 3 VVG nur jede mögliche Mitursächlichkeit der abgefahrenen Reifen an dem Eintritt des Versicherungsfalls und dem Umfang des Schadens auszuschließen. Zu dieser Frage hat der Sachverständige erschöpfend Stellung genommen. Darüber hinaus brauchten die mutmaßlichen Unfallursachen weder vom Sachverständigen ermittelt, noch vom Gericht festgestellt werden. Überhaupt kein Anlaß hat aber zu einer Untersuchung von Unfallursachen bestanden, die zwar einmal gegeben sein können, für die aber im vorliegenden Falle keinerlei Anhaltspunkte bestanden haben. Auf einen möglichen Windeinfluß auf das Unfallgeschehen hat erstmals die Revision hingewiesen.

b) Vergebens versucht die Revision, in den Ausführungen des Sachverständigen und des Berufungsgerichts Widersprüche aufzudecken und darauf zurückzuführen, daß die Beweislast für die fehlende Kausalität der abgefahrenen Reifen verkannt worden sei. Gegenüber dem Berufungsgericht entfällt dieser Vorwurf schon deshalb, weil das Berufungsurteil (S. 9) ausdrücklich auf die den Klägern nach § 25 Abs. 3 VVG obliegende Beweislast hinweist. Ebenso fehlt jeder Anhalt dafür, daß die Ausführungen des Sachverständigen, die sich durch besondere Klarheit und Bestimmtheit auszeichnen, durch irrige Rechtsansichten, insbesondere über die Verteilung der Beweislast, beeinflusst sein könnten. So hat der Sachverständige Schaefer in seinem schriftlichen Gutachten die Frage nach der Kausalität der abgefahrenen Reifen für den eingetretenen Unfall eindeutig dahin beantwortet, daß "der Geschehensablauf mit Hinterradreifen, die auf dem ganzen Umfang der Lauffläche eine Profiltiefe von noch 1 mm aufgewiesen hätten, ebenso erfolgt wäre". Dem folgenden Satz, ein greifbarer Einfluß der an sich mangelhaften Bereifung auf das Abkommen des VW-Kombi nach links sei nach eingehender Prüfung der Sachlage nicht zu finden, ist nichts dafür zu entnehmen, daß der Sachverständige dabei irrtümlich, wie die Revision meint, von der Beweislast der Beklagten ausgegangen sei. Ihre dahingehende Ansicht sieht die Revision noch dadurch bestätigt, daß der Sachverständige festgestellt habe, das Verhältnis der den Unfall verursachenden Momente zueinander sei vom Technischen her nicht mit einer für die richterliche Würdigung notwendigen Sicherheit zu klären. Das wird aber, was die Revision übersehen hat, erst in einem späteren Abschnitt des Gutachtens gesagt und bezieht sich gar nicht auf die abgefahrenen Reifen, sondern auf das Zusammenwirken des fahrtechnisch falschen Verhaltens

des Fahrers, der Abbremsung, und der mitursächlichen ungleichmäßigen Wirkung der Betriebsbremse.

c) Weiter äußert die Revision Zweifel an einer ausreichenden Sachkunde des Sachverständigen Schaefer. Sie meint, der Sachverständige habe nach seinem eigenen Eingeständnis kein umfassendes Wissen über den heutigen Stand der Wissenschaft. Er habe deshalb betont, sein Gutachten, soweit ihm die Materie bekannt sei, erstattet zu haben. Im übrigen handele es sich um ein rein theoretisches Gutachten.

Die Vorwürfe der Revision werden durch den Inhalt der schriftlichen und mündlichen Äußerungen des Sachverständigen widerlegt, der u.a. ausgeführt hat: Bei Kraftfahrzeugreifen sei eine Mindestdiefe der Profilrillen von 1 mm, wie sie in § 36 Abs. 2 StVZO vorgeschrieben sei, deshalb unerlässlich, weil profillose Reifen bei n a s s e r oder schnee- und e i s g l a t t e r Fahrbahn eine völlig ungenügende Bodenhaftung aufwiesen. Bis vor nicht allzu langer Zeit habe man allgemein angenommen, daß auch bei t r o c k e n e r Fahrbahn der glatt gefahrene, profillose Reifen eine wesentlich geringere Haftreibung als ein gut profilierter Reifen aufweise. Diese Ansicht sei aber nach neueren wissenschaftlichen Erkenntnissen unzutreffend. Auf Grund der Versuchsergebnisse verschiedener Forschungsinstitute, wie die des Forschungsinstituts für Kraftfahrwesen an der Technischen Hochschule Stuttgart, werde heute allgemein angenommen, daß bei trockener Fahrbahn der profillose Reifen dem gut profilierten Reifen praktisch mindestens gleichzusetzen, wenn nicht gar überlegen sei, weil sich bei trockener Fahrbahn die Seitenführungskraft des Reifens mit zunehmender Profilabnutzung erhöhe. Von der

Richtigkeit dieser Ansicht habe er sich auf Grund eigener wiederholt unternommener Fahrversuche überzeugt. Außer den Wissenschaftlern, deren Ansichten der Sachverständige teilt, werden von ihm auch Autoren genannt, die bei Erstattung des Gutachtens noch anderer Ansicht gewesen sind.

Diesen Ausführungen ist nichts hinzuzufügen; sie besagen das Gegenteil dessen, was die Revision dem Sachverständigen vorwirft.

Die Grenzen, die dem Revisionsgericht bei der Nachprüfung der tatrichterlichen Würdigung gesetzt sind, lassen an sich keinen Raum, die zugrunde liegenden Ausführungen des Sachverständigen auf ihre sachliche Richtigkeit zu überprüfen. Wegen der allgemeinen Bedeutung, die dem Verhalten profilloser Reifen auf trockener Fahrbahn zukommt, sei aber vermerkt, daß die Auffassung des Sachverständigen Schaefer sich mit den heute dazu von der Wissenschaft vertretenen Ansichten deckt (vgl. Gauß, Automobiltechnische Zeitschrift 1961, 41, 42; G. Müller, Bremsspur, Bremsweg und Geschwindigkeit, 3. Aufl. 1966, 19; Krempel, Automobiltechnische Zeitschrift 1967, 264; Gengenbach, Das Verhalten von Kraftfahrzeugreifen auf trockener und insbesondere nasser Fahrbahn, 1967, 78 ff).

d) Konnte das Berufungsgericht danach das schriftliche Gutachten des Sachverständigen Schaefer mit seinen dazu gegebenen mündlichen Erläuterungen ohne Verfahrensverstoß als ausreichend und überzeugend ansehen, so bestand kein Anlaß, noch ein Obergutachten einzuholen. Auch der Schwierigkeitsgrad der dem Sachverständigen gestellten Fragen erforderte nach dem heutigen Stand der Wissenschaft keine Begutachtung durch einen weiteren Sachverständigen.

III. Nach alledem erweist sich die Revision der Beklagten als unbegründet; sie ist daher zurückzuweisen.

Die Kosten der ohne Erfolg eingelegten Revision fallen nach § 97 Abs. 1 ZPO der Beklagten zur Last, der gemäß § 101 Abs. 1 ZPO auch die Kosten der Streithelferin aufzuerlegen sind.

Dr. Hauß

Johannsen

Dr. Pfretzschner

Dr. Bukow

Dr. Buchholz