

2528 095

57

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

IV ZR 534/68

URTEIL

Verkündet am

26. Juni 1968

Blecher,

Justizsekretär

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

des G [REDACTED]-K [REDACTED] A [REDACTED] V [REDACTED] Aktiengesellschaft
in K [REDACTED], v [REDACTED]-Straße [REDACTED],

vertreten durch den Vorstand: Generalkonsel Dr. Hans G [REDACTED],
Konsul Walter G [REDACTED], Erhard B [REDACTED], Dipl.-Ing. Oswald D [REDACTED],
Staatssekretär a.D. Joseph F [REDACTED], Dr. Erich G [REDACTED], Dr. Erich
K [REDACTED] und Dr. Arnold H [REDACTED]

- Prozeßbevollmächtigter:

Beklagten und Revisionsklägers,

Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

Frau Anna H [REDACTED] in H [REDACTED] (Kreis B [REDACTED]),
S [REDACTED] Straße [REDACTED],

- Prozeßbevollmächtigter:

Klägerin und Revisionsbeklagte,

Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -.

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

Die Revision des Beklagten gegen das Urteil des 1. Zivilsenats des Oberlandesgerichts Celle vom 29. Juni 1966 wird zurückgewiesen.

Die Kosten der Revision werden dem Beklagten auferlegt.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Der Sohn der Klägerin war Halter eines DKW-Personenwagens und bei dem Beklagten gegen Haftpflichtansprüche versichert. Er verunglückte am 21. Dezember 1962 mit dem Fahrzeug tödlich; die Klägerin ist seine Alleinerbin.

Der Sohn der Klägerin befuhr an jenem Tage gegen Mittag die Bundesstraße 254 von Hamburg nach Frielendorf. In der Gemarkung Wernswig überholte er eine langsam fahrende Zugmaschine mit Anhänger, obwohl sich aus der Gegenrichtung ein Lastzug näherte und die Fahrbahn mit einer tauenden, teils festgefahrenen Schneedecke überzogen war. Der Personenwagen geriet während des Überholvorgangs ins Schleudern. Bei dem Versuch des Fahrers, ihn auf die rechte Straßenseite zurückzulenken, stellte er sich quer und rutschte dann breitseitig auf den entgegenkommenden Lastwagen zu, der ihn erfaßte, etwa 100 m weit mitschleifte und vollständig zerstörte. Außer dem Sohn der Klägerin wurde auch dessen mitfahrende Verlobte getötet. An dem Lastwagen entstand Sachschaden.

- 3 -

Der DKW-Wagen hatte Frontantrieb. Seine Bereifung bestand vorn rechts aus einem M+S-Reifen, im übrigen aus Normalreifen. Von diesen besaß der rechts hinten aufgezugene Reifen nach dem Polizeibericht kein Profil mehr; im ersten Rechtszug war unstreitig, daß jedenfalls seine Lauffläche völlig glattgefahren war.

Der Beklagte hat sowohl in der ungleichartigen Bereifung der vorderen Antriebsachse als auch in dem abgefahrenen Zustand des rechten Hinterreifens eine willkürliche Gefahrerhöhung erblickt und der Klägerin, gegen die Haftpflichtansprüche erhoben werden, den Versicherungsschutz versagt.

Die Klägerin ist der Auffassung des Beklagten entgegengetreten. Sie hat geltend gemacht, wenn überhaupt eine Gefahrerhöhung vorliege, sei sie geringfügig gewesen und von ihrem Sohn nicht verschuldet worden. Auch sei sie nicht nach dem Abschluß des Versicherungsvertrages eingetreten; denn ihr Sohn habe das Fahrzeug gebraucht gekauft und bis zum Unfall an der Bereifung nichts geändert; die Abnutzung sei nach einer nur geringen Fahrleistung nicht nennenswert gewesen. Der Unfall, so hat die Klägerin behauptet, sei ausschließlich auf die mangelnde Fahrpraxis ihres Sohnes zurückzuführen, der erst seit fünf Monaten den Führerschein besessen habe und in Verkennung der Gefahr auf der eisglatten Straße zu schnell und unvorsichtig gefahren sei. Der Zustand der Bereifung habe sich weder auf die Entstehung noch das Ausmaß des Unglücks ausgewirkt. Die Klägerin hat um die Feststellung gebeten, daß der Beklagte verpflichtet sei, ihr als Alleinerbin ihres Sohnes uneingeschränkten Versicherungsschutz in Bezug auf dessen Unfall vom 21. Dezember 1962 zu gewähren.



Der Beklagte hat Klageabweisung beantragt. Er hat an seinem Standpunkt festgehalten, daß in der Benutzung des Wagens mit der unvorschriftsmäßigen Bereifung eine zur Leistungsfreiheit des Versicherers führende Gefahrerhöhung gelegen habe, deren zumindest mitwirkende Ursächlichkeit für das Zustandekommen des Unfalls nicht ausgeschlossen werden könne.

Das Landgericht hat der Klage stattgegeben. Die Berufung des Beklagten ist zurückgewiesen worden. Mit der Revision verfolgt der Beklagte sein Ziel der Klageabweisung weiter.

Entscheidungsgründe:

Das Berufungsgericht hat als erwiesen angesehen, daß der rechte Hinterreifen des DKW-Wagens zumindest teilweise profillos war. Es hat in der Benutzung des mit diesem Mangel behafteten Fahrzeugs, die gegen § 36 Abs. 2 StVO verstieß, eine vom Sohn der Klägerin schuldhaft vorgenommene Gefahrerhöhung im Sinne von § 23 Abs. 1 VVG erblickt. Ob in der Bereifung der vorderen Antriebsachse mit nur einem M+S-Reifen eine weitere Gefahrerhöhung lag, läßt das Urteil mit der Begründung offen, es stehe nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme fest, daß keiner der beiden Umstände Einfluß auf den Eintritt des Versicherungsfalles und den Umfang der Leistung des Beklagten gehabt habe (§ 25 Abs. 3 VVG).

Die Revision wendet sich gegen diese Beweismwürdigung, die zur Verneinung der Leistungsfreiheit des Beklagten geführt hat. Ihre Rügen greifen nicht durch.

Das Berufungsgericht hat sich in vollem Umfang die Ergebnisse des technischen Gutachtens zu eigen gemacht, das der Sachverständige Prof. Dr.-Ing. Koeßler erstattet und in der mündlichen Verhandlung erläutert hat. Der Sachverständige hat seine Beurteilung dahin zusammengefaßt, daß der Zustand und die Anordnung der Bereifung am Unfallfahrzeug den Beginn und Verlauf des zum Unfall führenden Schleudervorgangs - im Vergleich zu dem nach § 36 StVZO am ganzen Fahrzeug zulässigen Bereifungszustand und der im Winterbetrieb verkehrsrüblichen Anordnung zweier verschiedener Profilarten an Treib- und Laufachse - nicht merkbar beeinflussen konnte. Im Gutachten wird nachgewiesen, daß der den Unfall auslösende Schleudervorgang auch bei gleichartig und einwandfrei profilierter Normalbereifung wegen des extrem glatten Fahrbahnzustandes und der Fahrweise (Geschwindigkeit und Fahrtverlauf) des PKW-Fahrers unvermeidbar war. Diese Beurteilung, die sich aus einer eingehenden technischen Untersuchung und Berechnung herleitet, ist eindeutig. Gegen ihre Übernahme durch das Berufungsgericht kann rechtlich nichts eingewandt werden.

Zu Unrecht meint die Revision, das Berufungsgericht habe der unsymmetrischen Bereifung der Antriebsachse lediglich "keine erhebliche Bedeutung" beigemessen und dabei verkannt, daß diese für eine Gefahrerhöhung im Sinne von § 25 VVG ausreiche. Es ist richtig, daß die Einflußlosigkeit der (unterstellten) Gefahrerhöhung auf den Eintritt des Versicherungsfalles nicht als erwiesen hätte angesehen werden dürfen, wenn eine Mitverursachung des Unfalls durch die Verwendung nur eines M+S-Reifens nicht auszuschließen gewesen wäre. Tatsächlich ist diese Nichtursächlichkeit jedoch festgestellt worden. Das Berufungsgericht hat an der angezogenen Stelle nach seinem ausdrücklichen Hinweis nur die Beurteilung durch den Sachverständigen wiedergeben und sich zu eigen machen wollen. Diese lautete aber dahin, daß die Unsymmetrie

der Bereifungsanordnung wegen des geringen vorhandenen Kraftschlusses vernachlässigt werden könne. Der Sachverständige hat das für die verschiedenen Abschnitte des Schleudervorgangs im einzelnen dargelegt. Das Berufungsgericht durfte damit den von der Klägerin zu führenden Beweis als erbracht ansehen. Denn ein Umstand, der das aus anderen Gründen unvermeidliche Unfallgeschehen allenfalls um kaum meßbare Abweichungen abzuwandeln vermocht hätte, war auch nicht mehr als Mitursache im Rechtssinne anzusehen.

Daß der Kraftschluß noch geringer und damit die unterschiedliche Profilierung der Reifen noch bedeutungsloser wurde, als das Unfallfahrzeug auch mit den rechten Rädern auf die glattgefahrene Eisfläche geriet, hat der Sachverständige nachgewiesen. Hierzu hatte er Anlaß, weil er entgegen der Darstellung der Revision nicht davon ausgegangen ist, die rechten Räder seien ständig auf dem weniger glatten Mittelstreifen gelaufen. Die Erwägung des Berufungsgerichts, die Asymmetrie der Bereifung habe auf der völlig festgefahrenen linken Fahrbahnhälfte erst recht keine Rolle spielen können, wird mithin von dem Gutachten getragen. Die Frage der Beweislast, deren Verkennung die Revision rügt, tritt nicht auf.

Die Feststellung des Berufungsgerichts, die Profilierung und Anordnung der Bereifung habe auch für den weiteren Ablauf des Unfallgeschehens keine Bedeutung gehabt, gründet sich ebenfalls auf das im ganzen übernommene Gutachten und faßt dessen Ergebnis insoweit nur abgekürzt zusammen. Von einem Fehlen jeglicher Begründung - wie die Revision rügt - kann unter diesen Umständen keine Rede sein. Soweit die Revision meint, daß die Schleuderbewegung bei ordnungsgemäßer Bereifung auf dem Mittelstreifen zweifelsfrei abzufangen gewesen wäre, setzt sie sich nicht nur in Widerspruch zur Meinung des Sachverständigen und den darauf beruhenden Feststel-

lungen des Tatrichters. Sie übersieht auch, daß die von ihr hervorgehobene Griffigkeit der einwandfreien Profile auf dem Mittelstreifen vom Sachverständigen ausdrücklich in Rechnung gestellt worden ist.

Es trifft nicht zu, daß der Sachverständige den Beginn des Schleuderns auf den Augenblick verlegt habe, als das Fahrzeug über den Mittelstreifen zurückgelenkt wurde, und daß sein Gutachten auf dieser Annahme aufgebaut sei. Der Sachverständige hat vielmehr allgemein ausgeführt, daß der Personenwagen geschleudert habe und bei der überhöhten Geschwindigkeit unabhängig vom Reifenzustand zwangsläufig schleudern mußte, als der Sohn der Klägerin versuchte, vor dem herannahenden Lastkraftwagen vom äußersten linken Straßenrand auf die rechte Fahrbahnhälfte hinüberzulenken. Deshalb war das Berufungsgericht, wenn es das Gutachten seiner Entscheidung zugrunde legen wollte, entgegen der Meinung der Revision nicht vorab zu der tatsächlichen Feststellung genötigt, daß sich der Wagen erst beim versuchten Überfahren des Mittelstreifens um seine Hochachse gedreht habe. Wenn der Tatrichter gleichwohl zu der Überzeugung gelangt ist, daß dies der wahrscheinliche Hergang gewesen sei, so kann die Revision daraus nichts zu ihren Gunsten herleiten.

Der Vergleich des Unglückswagens mit einem normal bereiften Fahrzeug, wie er der Beurteilung zugrunde gelegt worden ist, unterliegt keinen rechtlichen Bedenken. Hätte der Sohn der Klägerin die rechten Räder des Wagens ebenso bereift, wie es die linken waren, d.h. mit Normalreifen der gesetzlich vorgeschriebenen Mindestprofiltiefe, so könnte ihm eine willkürliche Gefahrrhöhung auch im Hinblick auf die winterlichen Straßenverhältnisse nicht vorgeworfen werden. Aus der Gefahrstandspflicht ließ sich ein Zwang zum Auswechseln der Reifen gegen solche mit einem

speziellen Winterprofil nicht herleiten. Im übrigen übersieht die Revision bei ihrer Rüge, die Gefahrerhöhung hätte auch mit Blick auf den erörterten Umstand bejaht werden müssen, daß das Berufungsgericht diese - wenn auch aus anderen Gründen - gar nicht verneint hat. Das Urteil beruht allein darauf, daß die Einflußlosigkeit des beanstandeten Reifenzustandes auf den Eintritt des Versicherungsfalls als erwiesen angesehen worden ist. Obendrein hat der Gutachter in seinen zusammenfassenden Vergleich, dem das Urteil gefolgt ist, tatsächlich auch ein gedachtes Fahrzeug aufgenommen, daß die im Winterbetrieb verkehrübliche Anordnung zweier verschiedener Profilarten an Treib- und Laufachse aufwies.

Das Berufungsgericht war nicht genötigt, ein weiteres Gutachten beizuziehen. Der Sache nach stellte bereits die von Prof. Koeßler vorgelegte Untersuchung ein Obergutachten gegenüber dem im ersten Rechtszug erstatteten Gutachten des Dipl.-Ing. Loebich dar. Beide Arbeiten sind im wesentlichen zum selben Ergebnis gelangt. Die Sachkunde der Gutachter wird von der Revision nicht in Zweifel gezogen. Sie bringt als einzige greifbare Beanstandung einen vermeintlichen Widerspruch vor. Dieser ist im Gutachten von Prof. Koeßler aber nirgends enthalten. Der Sachverständige hat die Abweichungen vom tatsächlichen Unfallverlauf, die eine vorschriftsmäßige Bereifung allenfalls hätte bewirken können, als Nuancen bezeichnet, die bei der Untersuchung zu vernachlässigen seien. Daß ihnen "keine erhebliche Bedeutung" beizumessen sei, hat allein das Berufungsgericht bemerkt, Auf

eine solche unscharfe, aber durch die ausdrückliche Bezugnahme nicht einmal mißverständliche Wiedergabe der Meinung des Sachverständigen kann die Revision weder hier noch anderwärts eine erfolgreiche Rüge gründen.

Dr. Hauß

Johannsen

Dr. Pfretzschner

Dr. Bukow

Dr. Buchholz