

---

**Datum:** 07.11.2000  
**Gericht:** Oberlandesgericht Köln  
**Spruchkörper:** 3. Zivilsenat  
**Entscheidungsart:** Urteil  
**Aktenzeichen:** 3 U 100/98  
**ECLI:** ECLI:DE:OLGK:2000:1107.3U100.98.00

---

**Vorinstanz:** Landgericht Aachen, 1 O 496/96

---

**Tenor:**

Auf die Berufung der Beklagten wird das am 30.04.1998 verkündete Urteil der 1. Zivilkammer des Landgerichts Aachen - 1 O 496/96 - teilweise abgeändert und wie folgt neu gefasst: Die Klage wird abgewiesen. Die Klägerin trägt die Kosten des Rechtsstreits. Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar.

---

**Entscheidungsgründe:**

1

Die in formeller Hinsicht nicht zu beanstandende Berufung der Beklagten hat in der Sache Erfolg. Der Klägerin stehen aus dem Unfallereignis vom 10.09.1995 keine Schadensersatz- und Schmerzensgeldansprüche gemäß §§ 823 Abs. 1, 847 Abs. 1 BGB, 3 PflVersG gegen die Beklagten zu. Schadensersatzansprüche nach dem StVG aus reiner Gefährdungshaftung kommen nach § 8 a StVG nicht in Betracht.

2

Nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme steht nicht fest, dass der Beklagte zu 1) den Unfall schuldhaft verursacht hätte.

3

Entgegen der Auffassung des Landgerichts kann dem Beklagten zu 1) nicht vorgeworfen werden, dass er die bei einem Autoverwerter gekauften gebrauchten Reifen nicht in einem Fachbetrieb auf ihre Gebrauchstauglichkeit hin hat überprüfen lassen. Das Landgericht stellt insofern zu hohe Sorgfaltsanforderungen an den Beklagten zu 1) als Normalkraftfahrer. Der Beklagte zu 1) konnte selbst die Mangelhaftigkeit des Reifens nicht feststellen. Das Reifenprofil war unstreitig gut erhalten. Von einem durchschnittlichen Fahrzeughalter kann auch nicht erwartet werden, dass er aus der auf der Seitenwand eines Reifens eingetragenen Zahlenfolge (sog. DOT-Nummer) zutreffende Schlüsse auf das Herstellungsdatum eines Reifens zu ziehen vermag (vgl. OLG Köln, r+s 91, 370; OLG Stuttgart, NZV 91, 68). Allein der

4

Umstand, dass er die Reifen auf einem Schrottplatz erworben hatte, brauchte den Beklagten zu 1) nicht zu deren Überprüfung in einer Fachwerkstatt veranlassen. Er durfte vielmehr darauf vertrauen, dass der ihm von dem Händler angebotene Reifen noch gebrauchstauglich, insbesondere verkehrssicher war. Von dem Autoverwerter, dessen Geschäft darin besteht, wiederverwertbare Teile aus Alt- oder Unfallfahrzeugen zwecks Weiterverkaufs auszusortieren und den Rest zu verschrotten, war zu erwarten, dass ihm die Bedeutung der DOT-Nummer geläufig war und er demzufolge Reifen, die wegen zu hohen Alters nicht mehr verkehrssicher waren, nicht mehr an einen privaten Kunden zum möglichen Einsatz im Straßenverkehr weiterverkaufte. Darauf konnte sich der Beklagte zu 1) verlassen. Die Klägerin kann sich für ihre Auffassung, der Beklagte zu 1) hätte den Reifen fachmännisch überprüfen lassen müssen, auch nicht auf die Entscheidung des BGH NZV 98, 23 stützen. Der diesem Urteil zugrunde liegende Fall war anders gelagert. Dort war ein über 12 Jahre alter Unfallwagen von einem Privatmann für nur 400,00 DM erworben worden und die Mindestprofiltiefe des geplatzten Reifens war teilweise unterschritten. In einem solchen Fall mag tatsächlich Anlass bestehen, das Fahrzeug einschließlich des Reifens auf seine Verkehrssicherheit überprüfen zu lassen. Hier aber war der Reifen von einem Händler erworben worden, von dem der Beklagte zu 1) erwarten konnte, dass er ihn vor dem Verkauf auf seine Brauchbarkeit überprüft hatte. Unstreitig hatte der Reifen im vorliegenden Fall auch noch genügend Profil.

Auch der Luftverlust des Reifens brauchte den Beklagten zu 1) nicht zu veranlassen, ihn vor der Unfallfahrt in einer Werkstatt überprüfen zu lassen. Die Behauptung der Klägerin, der Reifen habe regelmäßig Luft verloren, ist nicht bewiesen. Der Beklagte zu 1) hat bei seiner Parteivernehmung ausgesagt, anlässlich einer Fahrt mit seinem Schwager, dem Vater der Klägerin, nach N. , die ein oder zwei Tage vor dem Unfall stattgefunden habe, sei zum ersten Mal ein Luftverlust des fraglichen Reifens festgestellt worden. Er habe dann an einer Tankstelle Luft aufgefüllt und dies noch einmal am Unfalltag kontrolliert, dabei sei genügend Luft in dem Reifen gewesen. Entgegen der Auffassung der Klägerin hat der Beklagte zu 1) also gerade nicht eingeräumt, zeitweise mit zu geringem Luftdruck gefahren zu sein. Seinen Angaben zufolge war er seit dem Kauf des Reifens bis zu der betreffenden Fahrt ca. 2 Monate gefahren, ohne dass sich Auffälligkeiten gezeigt hätten. 5

Die Klägerin behauptet allerdings nunmehr, etwa ein bis zwei Wochen vor dem Unfall sei ihr Vater zusammen mit dem Beklagten zu 1) mit dem Fahrzeug unterwegs gewesen; sowohl auf der Hin- als auch auf der Rückfahrt habe der Beklagte zu 1) selbst angeregt, einen Stopp zu machen, um bei einer Tankstelle Luft nachzufüllen. Demgegenüber hatte sie erstinstanzlich behauptet, ca. 3 Wochen vor dem Unfall sei der Beklagte zu 1) zusammen mit ihrem Vater nach N. gefahren; bei Fahrtantritt habe der Beklagte zu 1) nach dem hinteren linken Reifen gesehen und angegeben, dieser verliere regelmäßig Luft; tatsächlich habe Luft gefehlt, woraufhin man an einer Tankstelle den linken hinteren Reifen aufgefüllt habe. Die Aussage des Beklagten zu 1) bei seiner erstinstanzlichen Parteivernehmung bezieht sich auf diese Behauptungen. Zu einer erneuten Parteivernehmung des Beklagten zu 1) oder auch einer Parteivernehmung des Vaters der Klägerin sieht der Senat keine Veranlassung. Die Klägerin hat keinerlei Gründe für ihren jetzigen abweichenden Sachvortrag angegeben. Der Senat geht davon aus, dass er dieselbe Fahrt nach N. betrifft, zu der der Beklagte zu 1) ausgesagt hat, und die Klägerin nicht etwa behaupten will, der Beklagte zu 1) sei noch ein weiteres Mal zusammen mit ihrem Vater mit dem später verunfallten Wagen gefahren. Dass die Parteien unterschiedliche Daten in Bezug auf die betreffende Fahrt nennen, lässt sich ohne weiteres damit erklären, dass seither über 5 Jahre verstrichen sind. Angesichts dessen kann auch nicht erwartet werden, dass der Beklagte zu 1) bei einer nochmaligen Vernehmung weitergehende, von seiner bisherigen Aussage abweichende Angaben machen könnte. Die 6

Voraussetzungen einer Parteivernehmung des Vaters der Klägerin gemäß § 448 ZPO liegen nicht vor, da bislang keinerlei Beweis für die Behauptung, der fragliche Reifen habe bereits vor dem Unfall regelmäßig Luft verloren, erbracht ist.

Somit ist davon auszugehen, dass seit dem Erwerb des Reifens ca. 2 Monate lang bis zu der Unfallfahrt nur ein einziges Mal anlässlich der Fahrt nach N. ein Luftverlust aufgetreten war. Dieser musste keineswegs den Schluss auf einen Mangel des Reifens nahe legen und den Beklagten zu 1) veranlassen, den Reifen in einer Fachwerkstatt untersuchen zu lassen. Dass ein Reifen einmal zu wenig Luft aufweist, kann - wie allgemein bekannt ist - vielfältige Ursachen haben. So hängt der Reifendruck u.a. von der Temperatur ab. Im vorliegenden Fall kann es auch - wie sich aus dem im Strafverfahren eingeholten Gutachten des Sachverständigen M. ergibt - bei dynamischer Belastung im Hinblick auf den Korrosionsansatz entlang der Dichtflächen des Felgenhorns zu einem eingeschränkten Abdichtverhalten und damit einem Druckluftverlust gekommen sein. Der anlässlich der Fahrt nach N. festgestellte Luftverlust brauchte daher nicht auf einen Mangel des Reifens hinzuweisen, der dem Beklagten zu 1) Veranlassung zu einer fachmännischen Überprüfung hätte geben müssen. Von ihm konnte nicht mehr erwartet werden als das, was er seinen Angaben zufolge unternommen hat, nämlich den Reifendruck vor Fahrtantritt nochmals zu kontrollieren. 7

Der Beklagte zu 1) hat allerdings fahrlässig gehandelt, weil er mit der als mangelhaft erkannten Bremsanlage gefahren ist. Nach dem im Strafverfahren eingeholten Gutachten des Sachverständigen W. war der Hinterachsbremskreis ausgefallen. Die hintere rechte Trommelbremse wies schon seit einem längeren Zeitraum eine erhebliche Undichtigkeit auf. Zudem waren die Trommelbremsbeläge völlig abgenutzt. Das Gesamtbremsvermögen des Pkw war daher um 20 % bis 30 % reduziert, was dem Beklagten zu 1) bekannt sein musste; denn in der Fahrertürablage wurde ein Bremsflüssigkeitsvorratskanister gefunden, welcher nur noch eine geringe Restmenge enthielt. Der Beklagte zu 1) hatte also wohl den untauglichen Versuch unternommen, durch Nachfüllen des Bremsflüssigkeitsvorrats eine Verbesserung der Gesamtabbremsung des Fahrzeugs zu erzielen. Dass ihm die Mangelhaftigkeit der Bremsen bekannt war, hat der Beklagte zu 1) indirekt bei seiner Parteivernehmung auch eingeräumt, indem er erklärt hat, er habe vor Fahrtantritt die Bremsflüssigkeit kontrolliert. 8

Nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme lässt sich jedoch nicht feststellen, dass sich die Mangelhaftigkeit des Bremssystems kausal auf das Unfallgeschehen ausgewirkt hätte, das Fahrzeug hierdurch insbesondere in eine Drehbewegung nach links geraten wäre. Der Sachverständige W. hat in seinem Gutachten zwar ausgeführt, dass möglicherweise hinten links unmittelbar vor Eintreten des Unfallgeschehens bei einer Vollbremsung ggf. noch eine geringe Bremswirkung hätte erzielt werden können mit der Folge, dass das Fahrzeug in eine Drehbewegung nach links geraten wäre. Nach den überzeugenden Ausführungen des Sachverständigen Dr. P. in seinem Gutachten vom 04.05.2000 und seinen mündlichen Erläuterungen hierzu im Termin vom 12.09.2000 kann jedoch nicht angenommen werden, dass es tatsächlich infolge der mangelhaften Bremsanlage zu einem Abdriften des Pkw nach links im Rahmen des Unfallgeschehens gekommen ist. Es erscheint nämlich bereits ausgeschlossen, dass der Beklagte zu 1) vor dem Geraten auf den Mittelstreifen eine Vollbremsung durchgeführt hat. Da die Vorderräder des Fahrzeugs über eine völlig intakte Bremsanlage verfügten, hätten bei einer Vollbremsung zwingend entsprechende Spuren auf der Fahrbahn gezeichnet werden müssen. Solche Spuren konnten jedoch ausweislich des Vermerks auf der polizeilichen Verkehrsunfallskizze trotz intensiver Absuche nicht gefunden werden. Wie der Sachverständige Dr. P. nachvollziehbar erläutert hat, wäre aber allein bei 9

einer Vollbremsung infolge des weitgehend ausgefallenen Hinterachsbremskreises eine unterschiedliche Bremskraftwirkung eingetreten, nicht aber bei einem weniger starken Bremsen. Bei den in der Verkehrsunfallskizze eingezeichneten und auf dem von der Polizei gefertigten Lichtbildern erkennbaren Spuren (Bl. 38 f. der Beiakte 70 Js 1371/95 StA Aachen) handelt es sich zweifelsfrei um Driftspuren, die durch das Schleudern des Fahrzeugs entstanden sind, nachdem dieses bereits auf den grasbewachsenen Mittelstreifen geraten und von dort wieder nach rechts gelenkt worden war. Wie der Sachverständige Dr. P. überzeugend ausgeführt hat, kommt als einzige erkennbare Ursache für das Abkommen des Fahrzeugs nach links die Ablösung der Reifenlauffläche in Betracht, die zu einem höheren Radwiderstand geführt hat, der dann wiederum zwangsläufig eine Linksbewegung des Fahrzeugs bewirkt hat. Nach alledem ist nicht anzunehmen, dass sich die mangelhafte Bremsanlage des Pkw des Beklagten zu 1) in irgendeiner Weise auch nur mitursächlich auf das Unfallgeschehen ausgewirkt hätte. Eine schuldhafte Verursachung des Unfalls durch den Beklagten zu 1) ist somit nicht bewiesen.

Die Klage war daher unter Abänderung des angefochtenen Urteils mit der Kostenfolge aus § 91 ZPO insgesamt abzuweisen. 10

Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit beruht auf §§ 708 Nr. 10, 713 ZPO. 11

Streitwert für das Berufungsverfahren 12

und Beschwer der Klägerin: 8.159,12 DM. 13