

Verletzung der Pflichten nicht erkannt und demzufolge nicht beseitigt worden sind.

Als Ursache des Unfalls hat das Bezirksgericht die drei völlig wirkungslosen Stoßdämpfer im Zusammenwirken mit den konkreten Straßenverhältnissen und dem Verhalten des Klägers festgestellt. Soweit es sich zunächst um Mängel des Fahrzeugs handelt, hat diese Feststellung des Bezirksgerichts keine genügende Grundlage im Beweisergebnis. Das Bezirksgericht hat sich hier auf das Gutachten des Sachverständigen H. gestützt. Dort heißt es allerdings zunächst: „Allein durch die drei wirkungslosen Stoßdämpfer war das Fahrzeug nur noch bedingt fahrsicher.“ Es wird aber weiter ausgeführt: „Beim Befahren einer Straße mit Bodenwellen oder — wie im vorliegenden Falle — beim Übergang von Betonstraße auf Pflasterstraße wird das Fahrzeug bei nicht wirksamen Stoßdämpfern und in Verbindung mit den festgestellten ausgeschlagenen Vorderachsaggregate labil.“ Anschließend werden im Gutachten die Auswirkungen dieser Mängel als Unfallursache dargelegt.

Bereits insoweit deckt sich die Feststellung des Bezirksgerichts nicht mit dem Sachverständigengutachten. Das Bezirksgericht hat in seinem Urteil auch nicht etwa ausgeführt, daß und aus welchen Gründen es dem Sachverständigengutachten — das neben den wirkungslosen Stoßdämpfern auch die ausgeschlagenen Vorderachsaggregate als Unfallursache ansieht — nicht folgt. Es liegt daher eine Verletzung des § 286 Abs. 1 ZPO vor.

Zusammenfassend kommt das Gutachten zu dem Ergebnis, daß — abgesehen von der gefährlichen Geschwindigkeit und einer nicht richtigen Reaktion des Klägers — der nicht einwandfreie technische Zustand des Fahrzeugs ursächlich für den Unfall war.

Andererseits hat der Sachverständige, wie bereits ausgeführt, die Auffassung vertreten, daß einem Flattern bzw. Schlagen der Lenkung beim Gasgeben vom Verklagten äußerste Beachtung beizumessen war und er die Verpflichtung gehabt hätte, alle hierfür möglichen Ursachen zu untersuchen und dabei festzustellende Mängel zu beseitigen, das Einfetteft der Achskopfmanschetten nicht genügte, es noch mehr Ursachen gibt, und der Verklagte tieferen Ursachen hätte nachgehen müssen. Dabei hat der Sachverständige im Widerspruch zu den ersten Bekundungen nur in den letzten Erklärungen die Verpflichtung des Verklagten zur Überprüfung weiterer möglicher Ursachen von der vom Bezirksgericht als nicht erwiesen erachteten Angabe des Klägers abhängig gemacht, daß das Flattern bzw. Schlagen der Lenkung beim Gasgeben auch bei einer Geschwindigkeit von etwa 40 km/h auftrat. Da es, wie bereits dargelegt, nicht darauf ankommt, ob der Kläger von sich aus diese Angabe gemacht hat, sondern der Zeuge D. verpflichtet gewesen wäre, danach zu fragen, hätte das Bezirksgericht durch Befragen des Sachverständigen klarstellen müssen, um welche weiteren Ursachen es sich hier konkret gehandelt hat oder möglicherweise handeln konnte. Waren es solche Ursachen, wie sie nach den späteren Bekundungen des Sachverständigen Ursache des Unfalls gewesen sind, dann wäre die Schadenersatzverpflichtung des Verklagten zu bejahen gewesen.

Das Urteil des Bezirksgerichts war daher aufzuheben und die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung an das Bezirksgericht zurückzuverweisen. Für die neue Verhandlung werden folgende Weisungen gegeben:

Da die Ursachen des Flatterns bzw. Schlagens der Lenkung bisher noch nicht vollständig und eindeutig festgestellt worden sind und andererseits die Ursache des Unfalls, soweit es sich um den nicht einwandfreien technischen Zustand des Fahrzeugs handelt, vom Bezirksgericht entgegen dem Sachverständigengutachten

fehlerhaft nur in den drei wirkungslosen Stoßdämpfern gesehen worden ist, kann auch die Prüfung einer sich für den Verklagten möglicherweise aus § 7 Abs. 2 der AO Nr. 2 ergebenden Verpflichtung und deren Verletzung — wenn sie ursächlich für den Unfall war — für die rechtliche Beurteilung des Falls Bedeutung haben, sofern nicht bereits die bisher dargelegten Pflichtverletzungen des Verklagten zu seiner Haftung führen. Nach dieser Bestimmung ist bei jeder Instandsetzung ohne Rücksicht auf den konkreten Vertragsinhalt die Lenkungs- und Bremsanlage des Kraftfahrzeugs durch Funktionsprobe zu überprüfen, sofern es sich nicht um Kundendienstarbeiten mit einem maximalen Zeitaufwand von vier Stunden handelt. Hierbei festgestellte Mängel sind mit Zustimmung und auf Kosten des Auftraggebers zu beseitigen. Ob im konkreten Falle eine solche Verpflichtung des Verklagten vorlag und wieweit sie von ihm verletzt worden ist, hat das Bezirksgericht — ausgehend von seiner fehlerhaften Auffassung in der Frage der Kausalität — nicht geprüft. In der neuen Verhandlung wird das nachzuholen sein.

Ergibt die neue Verhandlung eine Schadenersatzverpflichtung des Verklagten, dann wird auch die Frage eines Mitverschuldens des Klägers zu prüfen sein.

Der bisher festgestellte Sachverhalt bietet allerdings keine ausreichende Grundlage für ein Mitverschulden, soweit es in einer schuldhaft fehlerhaften Fahrweise bzw. einem schuldhaft nicht richtigen Reagieren des Klägers liegen könnte, als der Wagen ins Schleudern geriet.

Dagegen kommt in Übereinstimmung mit der Auffassung des Kassationsantrags ein Mitverschulden in Betracht, wenn es der Kläger unterlassen hat, seinerseits für die ständige Verkehrs- und Betriebssicherheit seines Fahrzeugs zu sorgen. Die Verpflichtung hierzu obliegt ihm nach § 5 Abs. 3 und 4 der Straßenverkehrsordnung vom 30. Januar 1964 (GBl. II S. 357). Dazu gehört, daß ein Fahrzeughalter, der — wie der Kläger — nicht über die nötige Sachkunde verfügt, den technischen Zustand seines Fahrzeugs selbst im erforderlichen Maße zu überprüfen und zu beurteilen, dieses nach bestimmten km-Leistungen durch einen Fachmann überprüfen und dabei festgestellte Mängel beseitigen läßt. Vom VEB Automobilwerk Eisenach werden technische Durchsichten z. B. — abgesehen von den kostenlosen Durchsichten nach einer km-Leistung von 1000, 2500 und 5000 — bei 7500 km und ab 10 000 km nach jeweils einer km-Leistung\* von 5000 empfohlen, wobei gleichzeitig Hinweise für den Arbeitsgang bei den jeweiligen Durchsichten gegeben werden. Bei Fahrzeugen, die eine km-Leistung von 60 000 erreicht haben, wird empfohlen, bei km-Stand 65 000 wieder mit der 20 000-km-Durchsicht neu zu beginnen (vgl. das Kundendienstheft und die Durchsichtstabelle für den Pkw „Wartburg“ aus dem VEB Automobilwerk Eisenach).

Es ist rechtlich unerheblich, wenn das Kundendienstheft, das der Kläger seinerzeit beim Kauf seines Fahrzeugs erhalten hat, nur Formulare für Durchsichten bis zu einer km-Leistung von 15 000 enthalten hat. Denn von jedem Fahrzeughalter muß die Kenntnis über die Notwendigkeit weiterer Durchsichten auch über eine km-Leistung von 15 000 hinaus vorausgesetzt werden. Sie gewinnen wegen des auch durch normale Abnutzung eintretenden Verschleißes bei größeren km-Leistungen noch an Bedeutung. Im übrigen wurde auch damals vom VEB Automobilwerk Eisenach empfohlen, weitere Durchsichten bei je 3000 km abwechselnd mit dem Arbeitsgang der 6. und 7. Durchsicht durchführen zu lassen.

Dem Kläger fällt in dieser Hinsicht, wenn die erneute