

Oberlandesgericht Celle

IM NAMEN DES VOLKES

URTEIL

§§ 7, 17 StVG; §§ 7, 18 StVO

- 1. Beim Wechsel (hier: von der mittleren Spur) auf die Überholspur einer Autobahn ist grundsätzlich von der Alleinhaftung des Spurwechslers auszugehen, weil er das Vorrecht des anderen Verkehrsteilnehmers aus § 18 Abs. 3 StVO verletzt. Das gilt auch bei einem "halben" Wechsel auf die linke Spur. Der Spurwechsler muss die Gefährdung des anderen Verkehrsteilnehmers ausschließen.**
- 2. Etwas Anderes kann allenfalls dann gelten, wenn der Spurwechsler erwiesenermaßen aufgrund eines Spurwechsels seitens eines zunächst rechts neben oder knapp vor ihm herfahrenden Lkw ein Ausweichmanöver aus Schrecken oder Fehlreaktion vorgenommen hätte. Derartige Reaktionen sind nicht vorwerfbar.**
- 3. Eine Unabwendbarkeit des Unfallgeschehens für den anderen Verkehrsteilnehmer im Sinne des § 17 Abs. 3 StVG ist nicht nachgewiesen, wenn er die Richtgeschwindigkeit von 130 km/h überschritten hat, es sei denn, er weist nach, dass es auch bei einer Geschwindigkeit von 130 km/h zu dem Unfall mit vergleichbar schweren Folgen gekommen wäre.**
- 4. Da der andere Verkehrsteilnehmer nur aus dem Gesichtspunkt der Betriebsgefahr haftet, während den Spurwechsler ein Verschulden aus § 7 Abs. 5 StVO trifft, erscheint eine Haftungsquote von 80 % zu 20 % zulasten des Spurwechslers angemessen.**

OLG Celle, Urteil vom 22.05.2019, Az.: 14 U 153/18

Tenor:

Auf die Berufung des Klägers wird das am 6. September 2018 verkündete Urteil der Einzelrichterin der 3. Zivilkammer des Landgerichts Stade <3 O 248/17> unter Zurückweisung des weitergehenden Rechtsmittels teilweise abgeändert und wie folgt neu gefasst:

Die Beklagten werden verurteilt, als Gesamtschuldner an den Kläger 7.693,16 EUR zuzüglich Zinsen in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz gemäß § 247 BGB seit dem 18. Juli 2017 zu zahlen und ihn – den Kläger – von außergerichtlichen Rechtsanwaltskosten in Höhe von 729,23 EUR freizuhalten.

Die weitergehende Klage wird abgewiesen.

Von den Kosten des Rechtsstreits (beide Instanzen) haben der Kläger 20 % und die Beklagten als Gesamtschuldner 80 % zu tragen.

Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar.

Die Revision wird nicht zugelassen.

Der Streitwert für das Berufungsverfahren wird auf 9.616,45 EUR festgesetzt.

Gründe:

I.

Die zulässige, insbesondere form- und fristgerecht eingelegte und begründete Berufung des Klägers hat teilweise Erfolg. Das angefochtene Urteil, mit dem die Klage abgewiesen worden ist, überzeugt nicht. Nach persönlicher Anhörung des Klägers und des Beklagten zu 1) gemäß § 141 ZPO in der mündlichen Verhandlung am 30. April 2019 in Verbindung mit der in erster Instanz durchgeführten Beweisaufnahme erachtet der Senat eine Haftungsquote von 80 % zu 20 % zulasten der Beklagten für angemessen. Die Beklagten haften für das Unfallgeschehen am 1. Mai 2017 gegen 13.40 Uhr auf der dreispurigen BAB 1 Fahrtrichtung H. in Höhe H. gemäß §§ 7 Abs. 1, 18 StVG, § 115 VVG, §§ 249, 286 Abs. 1 und 2 Nr. 3, 288 Abs. 1, 421 BGB und sind verpflichtet, an den Kläger 7.693,16 EUR zuzüglich Zinsen in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz gemäß § 247 BGB seit dem 18. Juli 2017 zu zahlen sowie ihn von außergerichtlichen Rechtsanwaltskosten in Höhe von 729,23 EUR freizuhalten. Die weitergehende Klage und die Berufung im Übrigen sind unbegründet und waren abzuweisen bzw. zurückzuweisen.

Den Beklagten zu 1) trifft ein Verschulden für die Kollision des Klägers mit der Leitplanke gemäß § 7 Abs. 5 StVO (im Folgenden Ziffer 1.), das Unfallgeschehen war für den Kläger nicht unvermeidbar (im Folgenden Ziffer 2.) und eine Mithaftung des Klägers aus Betriebsgefahr erscheint geboten (im Folgenden Ziffer 3.).

1. Haftung der Beklagten gemäß §§ 7 Abs. 1, 18 StVG, § 115 VVG

Unstreitig hat der Beklagten zu 1) einen (halben) Spurwechsel nach links aus einer Geschwindigkeit von ca. 110 km/h heraus vorgenommen, wobei sich der Kläger für ihn erkennbar von hinten auf der linken Spur mit einer höheren Geschwindigkeit genähert hat, die der Kläger mit 140 – 160 km/h und der Zeuge S. mit 130 – 140 km/h angegeben haben. Der Beklagte zu 1) ist so weit auf die linke Spur gefahren, dass der Kläger unstreitig seinerseits bremsen und nach links ausweichen musste. Die Beklagten haben sich in ihrer Klageerwiderung vom 13. Februar 2018 auf Seite 2 (Bl. 39 d. A.) unten das Vorbringen des Klägers, der Beklagte zu 1) sei "halb" auf die linke Spur gefahren, ausdrücklich zu eigen gemacht. Beim Wechsel auf die Überholspur einer Autobahn ist grundsätzlich von der Alleinhaftung des Spurwechslers auszugehen, weil er das Vorrecht des anderen Verkehrsteilnehmers aus § 18 Abs. 3 StVO verletzt [Grüneberg, Haftungsquoten bei Verkehrsunfällen, 14. Auflage, Rn. 147 und 148 m. w. N.]. Der Beklagte zu 1) musste die Gefährdung des Klägers ausschließen (§ 7 Abs. 5 StVO), was ihm nicht gelungen ist. Unter diesen Umständen ist die Argumentation der Einzelrichterin, der Beklagte zu 1) habe sich wie ein Idealfahrer verhalten, nicht nachvollziehbar.

Etwas Anderes könnte allenfalls dann gelten, wenn der Beklagte zu 1) erwiesenermaßen aufgrund eines Spurwechsels seitens eines zunächst rechts neben oder knapp vor ihm herfahrenden Lkw ein Ausweichmanöver aus Schrecken oder Fehlreaktion vorgenommen hätte. Derartige Reaktionen sind nicht vorwerfbar [vgl. Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 45. Auflage, Bearbeiter König zu Einleitung Rn. 86 und 144]. Der Beklagte zu 1) schildert jedoch ein bewusstes und kontrolliertes Ausweichen seinerseits nach links, weil eine Bremsung nicht ausreichte und er nicht mit dem Lkw kollidieren

wollte. Damit hat er eine Gefährdung des Klägers, den er auf der linken Spur gesehen hatte, – in der Hoffnung, dass dieser ebenfalls reagiere – in Kauf genommen. Das war bei einer Geschwindigkeit von über 110 km/h ein gewagtes Unterfangen, zumal der Beklagte zu 1) davon ausgehen musste, dass der Kläger schneller fahren würde als er selbst. Der Beklagte zu 1) hat erklärt, der Kläger sei zwar eindeutig hinter ihm gewesen, aber nicht viel. Er – der Beklagte zu 1) habe nach links gesteuert und weiter gebremst. Demzufolge ist es nicht bewiesen, dass der Beklagte zu 1) den Kläger bei dessen adäquater Reaktion nicht gefährdet hätte. Im Gegenteil hat der Beklagte zu 1) für den Kläger in zweifacher Hinsicht eine gefährliche Situation hervorgerufen, nämlich eine Verengung dessen Fahrspur und zugleich ein Abbremsen währenddessen.

Im Übrigen ist auch nicht bewiesen, dass der Beklagte zu 1) durch einen Spurwechsel seitens eines weißen Lkw von der rechten auf die mittlere Fahrspur zu einem Ausweichmanöver gezwungen worden und das Geschehen für ihn unabwendbar im Sinne des § 17 Abs. 3 StVG gewesen ist. Es ist der Einzelrichterin zwar darin zuzustimmen, dass der Beklagte zu 1) dies von Anfang an geschildert und ein Foto von dem weißen Lkw (Bl. 41 d. A.), das er nach dem Unfall mit seinem Handy aufgenommen hat, vorgelegt hat. Aber die unfallaufnehmende Polizeibeamtin PK P.-G. hat diese Unfalldarstellung als Schutzbehauptung angesehen (Bl. 11 d. BA), obwohl der Zeuge S. bei der Polizei angegeben hat, der Spurwechsel des Beklagten zu 1) sei durch einen Spurwechsel des weißen Lkw veranlasst worden (Bl. 8 und 20 d. BA). Allerdings hat der Zeuge S. dies während seiner Vernehmung vor der Einzelrichterin am 7. Juni 2018 nicht geschildert und erklärt, seine Darstellung gegenüber der Polizei sei aufgrund der entsprechenden Angaben des Beklagten zu 1) erfolgt, die ihm plausibel erschienen seien; eine eigene Wahrnehmung habe er dazu aber nicht. Er sei von dem Unfallgeschehen geschockt gewesen. Der Beklagte zu 1) sei so weit nach links gefahren, dass der Kläger habe ausweichen müssen. Der Zeuge W. hat keinen Lkw-Spurwechsel gesehen, sondern ausgesagt, der Beklagte zu 1) sei in einer Schlange hinter einem roten Lkw auf der mittleren Spur hergefahren und plötzlich nach links ausgeschert. Dabei sei er fast neben dem Klägerfahrzeug gefahren. Er selbst – als dem Kläger nachfolgendes Fahrzeug – habe auch scharf gebremst. Das Ausweichen des Klägers nach links sei zwingend gewesen. Die Zeugin C.-W. hat gegenüber der Polizei die Angaben des Zeugen W. bestätigt; von der Einzelrichterin ist sie auf eigenen Wunsch nicht vernommen worden, nachdem der Kläger auf ihre Vernehmung verzichtet hatte. Deren unterbliebene Vernehmung stellt folglich keinen Verfahrensfehler dar.

Nach dieser Beweisaufnahme vermag der Senat einen Spurwechsel seitens eines weißen Lkw nicht auszuschließen; bewiesen ist er jedoch nicht. Demzufolge war der Unfall für den Beklagten zu 1) nicht erwiesenermaßen unabwendbar.

Für ein Verschulden des Beklagten zu 1) in Form eines Verstoßes gegen § 7 Abs. 5 StVO spricht dagegen neben seinen eigenen Angaben vor dem Senat, dass die Zeugen W. und S. das Ausweichmanöver des Klägers infolge des halben Spurwechsels des Beklagten zu 1) glaubhaft als zwingend geschildert haben. Damit hat der Beklagte zu 1) den Kläger mit seinem Fahrmanöver nach links gefährdet.

Einer Vernehmung der in der zweiten Instanz nun doch benannten Zeugin C.-W. bedurfte es nicht. Sie ist vom Kläger benannt worden und hat im Ermittlungsverfahren nichts ausgesagt, was nicht bereits durch den Zeugen W. in die Beweisaufnahme eingeführt worden wäre. Es erschließt sich dem Senat auch nicht, wieso die Angaben des Zeugen W. nach Auffassung der Beklagten im Widerspruch stehen sollen zu dem Geschwindigkeitsüberschuss des klägerischen Fahrzeugs.

Auch wenn der Kläger schneller war als der Beklagte zu 1) wird es einen Moment gegeben haben, in dem sich die beiden Fahrzeuge dicht hintereinander oder fast nebeneinander befunden haben. In diesem Moment ist der Beklagte zu 1) – wie vom

Zeugen W. und ihm selbst geschildert – nach links gezogen. Der Kläger hat angegeben, das Beklagtenfahrzeug sei plötzlich und ohne Vorankündigung nach links gezogen, als er sich etwa neben ihm befunden habe. Er sei reflexartig nach links ausgewichen, habe gebremst, sei mit der Leitplanke links kollidiert und habe sein Fahrzeug glücklicherweise wieder unter Kontrolle bekommen, sodass es sich nicht gedreht habe. Diese glaubhaften Angaben zeigen, wie gefährlich die Situation für den Kläger gewesen ist.

2. Haftung des Klägers gemäß § 7 Abs. 1 StVG

Auch der Kläger haftet für das Unfallgeschehen aus der Betriebsgefahr seines Fahrzeugs gemäß § 7 Abs. 1 StVG. Ein Verschulden des Klägers haben die Beklagten nicht zu beweisen vermocht. Nach der Schilderung des Beklagten zu 1) hat sich der Kläger mit seinem Fahrzeug kurz hinter dem Beklagtenfahrzeug befunden, als der Beklagte zu 1) nach links herübergezogen ist. Damit steht nicht fest, dass der Kläger durch eine Geschwindigkeitsreduzierung oder eine Bremsung die Kollision mit der Leitplanke hätte vermeiden können. Es ist auch unklar, ob der Kläger zwischen der Mittelleitplanke und links neben dem Beklagtenfahrzeug genügend Platz gehabt hätte, um dort kollisionsfrei weiterfahren oder – ohne Gefährdung des hinter ihm herfahrenden Zeugen W. – anhalten zu können.

Eine Unabwendbarkeit des Unfallgeschehens für den Kläger im Sinne des § 17 Abs. 3 StVG ist nicht nachgewiesen. Hierfür spricht nach den Angaben der Zeugen W. und S. zwar Einiges. Wird aber ein Kraftfahrer, der die Richtgeschwindigkeit von 130 km/h überschritten hat, wovon hier schon allein nach den Angaben des Klägers auszugehen ist, in einen Unfall verwickelt, so kann er sich grundsätzlich nicht auf die Unabwendbarkeit des Unfalls i. S. von § 17 Abs. 3 StVG berufen, es sei denn, er weist nach, dass es auch bei einer Geschwindigkeit von 130 km/h zu dem Unfall mit vergleichbar schweren Folgen gekommen wäre [st. Rspr., vgl. grundlegend BGH, Urt. v. 17.03.1992 - VI ZR 62/91, NZV 1992, 229]. Überschreitet ein Unfallbeteiligter die Autobahn-Richtgeschwindigkeit, versagt daher die ganz überwiegende Ansicht einem Kraftfahrer die Berufung auf Unabwendbarkeit [Rebler, Mithaftung bei Unfällen wegen Überschreitung der Richtgeschwindigkeit, SVR 2017, 408; Gutt, jurisPR-VerkR 11/2018 Anm. 3 – je mwN], weil nur derjenige, der die Richtgeschwindigkeit einhält, sich wie ein Idealfahrer verhält [BGH aaO; dazu auch Gebhardt, DAR 1992, 295]. Bei einer maßvollen Überschreitung der Richtgeschwindigkeit bis zu etwa 20 km/h soll diese zwar mangels erhöhter Gefahr nicht unbedingt eine Mithaftung begründen [OLG Hamm, Beschl. v. 06.02.2018 - 7 U 39/17, NJW-RR 2018, 474; OLG München, Urt. v. 02.02.2007 - 10 U 4976/06; Gutt aaO]. Entscheidend kommt es darauf an, dass sich die Überschreitung der Richtgeschwindigkeit tatsächlich ausgewirkt hat, also ursächlich für den Verkehrsunfall gewesen sein muss [vgl. auch Senat, Urt. v. 25.05.2000 - 14 U 143/99, BeckRS 2009, 25634]. Im vorliegenden Fall kommt aber hinzu, dass der Beklagte zu 1) nur teilweise in die Fahrspur des Klägers wechselte, was wiederum die Anforderungen an ein ideales Reagieren verminderte. Es kann nicht ausgeschlossen werden – worauf es im Rahmen des Unabwendbarkeitsnachweises aber ankäme –, dass ein Idealfahrer anstelle des Klägers mit einer Notbremsung und einem moderateren Ausweichen nach links die Kollision mit der Mittelleitplanke vermieden hätte, weil der Beklagte zu 1) nicht vollständig auf die Überholspur gefahren ist. Die mit dem Unfallgeschehen zwangsläufig verbundenen Unsicherheiten gehen im Rahmen des Unabwendbarkeitsbeweises, den der Kläger zu führen hat, letztlich zu seinen Lasten.

Einer Vernehmung der in der zweiten Instanz nun doch benannten Zeugin C.-W. bedurfte es auch zu diesem Punkt aus den oben genannten Gründen nicht.

3. Haftungsquote gemäß § 17 Abs. 1 StVG

Der Senat erachtet eine Haftungsquote von 80 % zu 20 % zulasten der Beklagten für angemessen. Der Kläger haftet nur aus dem Gesichtspunkt der Betriebsgefahr, während den Beklagten zu 1) ein Verschulden aus § 7 Abs. 5 StVO trifft. Der Beklagte zu 1) hatte den höchsten Sorgfaltsmaßstab, den die StVO kennt, einzuhalten. Allerdings hat er den Kläger im Blick gehabt und versucht, mit dem "halben" Spurwechsel eine Lücke für ihn zu lassen. Da nicht auszuschließen ist, dass ein Idealfahrer diese Lücke besser hätte nutzen können, als der Kläger, spricht ohne Kollision mit der Mittelleitplanke weiterzufahren, erscheint es dem Senat geboten, die Betriebsgefahr für das klägerische Fahrzeug nicht vollends hinter dem Verschulden des Beklagten zu 1) zurücktreten zu lassen. Für eine Erhöhung der Betriebsgefahr infolge der hohen Geschwindigkeit des Klägers und seines möglicherweise zu geringen Abbremsens besteht kein Anlass, weil nach den Angaben des Klägers und des Zeugen S. in Verbindung mit den allgemeinen Beweisregeln zu Gunsten des Klägers von einer Geschwindigkeit von 140 km/h ausgegangen werden muss. Das stellt nur eine moderate Überschreitung der Richtgeschwindigkeit von 130 km/h dar. Es ist nicht sicher feststellbar, dass der Kläger bei Einhaltung der Richtgeschwindigkeit und mit einem stärkeren Bremsen die Kollision mit der Leitplanke hätte vermeiden können. Insoweit hätte auch ein unfallanalytisches Sachverständigengutachten keine weitere Aufklärung ergeben können, weil es hierfür angesichts der nicht genau feststellbaren Abstände zwischen dem Kläger- und dem Beklagtenfahrzeug keine hinreichenden Anknüpfungstatsachen gibt.

Der (nicht nachgelassene) Schriftsatz der Beklagten vom 16.05.2019 gibt aus den dargelegten Gründen keinen Anlass zu einer anderen Bewertung.

4. Schadenshöhe

Da der Schaden des Klägers der Höhe nach unstreitig ist, sind die Beklagten verpflichtet, 7.693,16 EUR (80 % von 9.616,45 EUR) nebst den gesetzlichen Zinsen ab dem Tag zu zahlen, der der Zahlungsverweigerung vom 17. Juli 2017 seitens der Beklagten zu 2) folgt (§§ 286 Abs. 2 Nr. 3, 288 Abs. 1 BGB). Vorgerichtliche Rechtsanwaltsgebühren sind gemäß § 286 Abs. 1 BGB, §§ 2, 13, Nr. 2300 und 7002 VV RVG unter Zugrundelegung eines Streitwertes bis 8.000,- EUR und einer 1,3-Gebühr in Höhe von 729,23 EUR (592,80 EUR plus 20,- EUR plus 116,43 EUR als 19 %-ige Mehrwertsteuer) erstattungsfähig. Für eine 1,5-Gebühr sieht der Senat keinen Anlass, weil die Angelegenheit weder besonders umfangreich noch schwierig war.

Die weitergehende Klage ist unbegründet und war abzuweisen. Die Berufung im Übrigen war unbegründet und zurückzuweisen.

II.

Die prozessualen Nebenentscheidungen beruhen auf §§ 92 Abs. 1, 708 Nr. 10, 711, 713 ZPO i. V. m. § 26 Nr. 8 EGZPO.

Gründe für die Zulassung der Revision (§ 543 ZPO) liegen nicht vor.

III.

Die Festsetzung des Streitwertes für das Berufungsverfahren folgt aus § 3 ZPO, § 47 Abs. 1 GKG.