

# Oberlandesgericht München

## IM NAMEN DES VOLKES

### URTEIL

§ 823 BGB; § 7, 18 StVG, § 115 VVG

**Bei einer Kollision im Kreisverkehr liegen Indizien vor, welche den Schluss auf ein kollusives Zusammenwirken zulassen, wenn die Unfallbeteiligten langsamer als normal fahren, die Kollision für den Schädiger ohne weiteres zu vermeiden gewesen wäre, der Geschädigte eine normale Betriebsbremsung zur Vermeidung der Kollision unterlassen hat und der Schädiger in einem für die ordnungsgemäße Einfahrt in einen Kreisverkehr völlig untauglichen Winkel zur Gefahr hin lenkte.**

OLG München, Urteil vom 07.07.2017, Az.: 10 U 4341/16

#### **Tenor:**

1. Auf die Berufung der Beklagten zu 2) vom 03.11.2016 wird das Endurteil des Landgerichts Landshut vom 30.09.2016 abgeändert und wie folgt neu gefasst:

I. Der Beklagte zu 1) wird verurteilt, an den Kläger 13.364,65 € nebst Zinsen hieraus in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit 17.09.2014 zu bezahlen.

II. Der Beklagte zu 1) wird verurteilt, an den Kläger vorgerichtliche Rechtsverfolgungskosten in Höhe von 1.029,35 € nebst Zinsen hieraus in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit 10.01.2015 zu bezahlen.

III. Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.

IV. Von den Gerichtskosten tragen der Kläger und der Beklagte zu 1) jeweils die Hälfte. Von den außergerichtlichen Kosten des Klägers trägt der Beklagte zu 1) die Hälfte. Der Kläger trägt die außergerichtlichen Kosten der Beklagten zu 2). Im Übrigen tragen die Parteien ihre außergerichtlichen Kosten jeweils selbst. Die Beklagte zu 2) trägt die Kosten der Nebenintervention.

2. Die Kosten des Berufungsverfahrens trägt der Kläger.

3. Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar.

4. Die Revision wird nicht zugelassen.

#### **Gründe:**

A.

1

Von einer Darstellung der tatsächlichen Feststellungen wird abgesehen (§§ 540 II, 313 a I 1 ZPO i.V.m. § 26 Nr. 8 EGZPO).

B.

2

I. Die statthafte, sowie form- und fristgerecht eingelegte und begründete, somit zulässige Berufung der Beklagten zu 2) hat in der Sache vollumfänglich Erfolg.

3

1.) Der Zulässigkeit der Berufung steht insbesondere auch nicht etwa der Umstand entgegen, dass mit dem Ersturteil rechtskräftig festgestellt worden ist, dass dem Kläger gegenüber dem Beklagten zu 1) ein Anspruch auf Schadensersatz zusteht. Denn die (teilweise) Rechtskraft des angefochtenen Urteils erstreckt sich mangels Vorliegens der Voraussetzungen des § 124 I VVG bzw. § 124 II VVG nicht auf die Beklagte zu 2). So wurde durch das Ersturteil weder festgestellt, dass dem Kläger ein Anspruch auf Ersatz des Schadens nicht zusteht (§ 124 I VVG), noch wurde der Anspruch des Klägers gegenüber dem Versicherer, der Beklagten zu 2), rechtskräftig festgestellt (§ 124 II VVG). Im Übrigen bestehen zwar nach allgemeinem Versicherungsrecht Bindungswirkungen des Haftpflichturteils für den Deckungsprozess; Einwendungen des Versicherers aus dem Deckungsverhältnis sind dabei aber nicht ausgeschlossen (vgl. Knappmann in Prölss/Martin, Versicherungsvertragsgesetz, 29. Aufl., VVG § 124, Rdnr. 10).

4

2.) Soweit der Beklagte zu 1) mit dem Ersturteil verurteilt worden ist, ist dies mangels Berufungseinlegung rechtskräftig geworden. Die Klage war aber, soweit sie sich gegen die Beklagte zu 2) richtet, d.h. im Übrigen, abzuweisen, weil sie zwar zulässig, aber unbegründet ist.

5

Die Klage gegen die Beklagte zu 2) ist unbegründet, weil dem Kläger zwar grundsätzlich gem. § 115 I 1 Nr. 1 VVG ein Direktanspruch gegen den Haftpflichtversicherer zusteht, dieser Direktanspruch aber einen entsprechenden Schadensersatzanspruch gegen den Unfallgegner (Fahrer / Halter) voraussetzt und sich ein solcher in Fällen gestellter Unfälle – wie hier – weder aus §§ 7, 18 StVG noch aus § 823 I BGB mangels Vorliegens der gemeinsamen Anspruchsvoraussetzung der Rechtswidrigkeit der Rechtsgutverletzung herleiten lässt. Denn gestellten Unfällen liegt ein die Rechtswidrigkeit ausschließendes Einverständnis des Geschädigten in die Rechtsgutverletzung zu Grunde.

6

Der Senat ist aufgrund des Ergebnisses der durchgeführten Beweisaufnahme davon überzeugt, dass dem – unstrittig sich tatsächlich ereignet habenden – streitgegenständlichen Verkehrsunfall eine Absprache zwischen dem Kläger und dem Beklagten zu 1) zu Grunde lag. Denn hierfür liegen Indizien vor, welche in lebensnaher Zusammenschau und praktisch vernünftiger Gewichtung den Schluss auf ein solches kollusives Zusammenwirken zulassen (so die ständige obergerichtliche Rechtsprechung; vgl. z.B. OLG Köln, Urteil vom 08.05.2015, Az.: 19 U 47/13, BeckRS 2016, 2002). Im Einzelnen:

7

a) Für die Bewertung des vorliegenden Falls von zentraler Bedeutung sind die Besonderheiten des Unfallhergangs. Diese stellen sich gem. den überzeugenden Ausführungen des dem Senat aus einer Vielzahl von Verfahren als sachkundig bekannten Sachverständigen Dipl.-Ing. (FH) Günther H. in seinem schriftlichen Gutachten vom 27.01.2016 (Bl. 82/124 d.A.), seinem schriftlichen Ergänzungsgutachten vom 02.08.2016 (Bl. 180/185 d.A.) sowie seinen mündlichen Ausführungen in der öffentlichen Sitzung des Senats vom 19.05.2017 (vgl. S.4/6 und 11/12 des Sitzungsprotokolls = Bl. 259/261 und 266/267 d.A.) wie folgt dar:

8

aa) Die Kollisionsgeschwindigkeit des klägerischen Pkws betrug ca. 22 km/h (vgl. S. 20 des o.g. Gutachtens = Bl. 101 d.A.). Nachdem der Kläger nicht gebremst hatte und auch ansonsten während der Kreisfahrt, seinen insoweit glaubhaften Ausführungen (vgl. S. 5 des o.g. Sitzungsprotokolls) zur Folge, nur "etwas vom Gas runter gegangen" war, entsprach diese Kollisionsgeschwindigkeit auch in etwa der Geschwindigkeit des klägerischen Pkws während der Kreisfahrt. Soweit der Kläger seine Geschwindigkeit mit "maximum 25 bis 30 km/h" geschätzt hat (vgl. S. 4 des o.g. Sitzungsprotokolls = Bl. 259 d.A.), ist diese Schätzung somit nicht ganz zutreffend. Eine "normale" Geschwindigkeit im Kreisverkehr liegt nicht nur bei 22 km/h, sondern im Bereich von ca. 30 bis 35 km/h (vgl. S. 8 und 22 des o.g. Gutachtens = Bl. 89 und 103 d.A. sowie S. 4 des o.g. Ergänzungsgutachtens = Bl. 183 d.A.).

9

bb) Die Kollisionsgeschwindigkeit des Beklagten-Pkws betrug ca. 20 km/h (vgl. S. 20 des o.g. Gutachtens = Bl. 101 d.A. sowie S. 5 unten des o.g. Sitzungsprotokolls = Bl. 260 d.A.). Dies entsprach angesichts der geringen Entfernung zur Haltelinie auch in etwa der Einfahrtgeschwindigkeit des Beklagten-Pkws. Soweit der Beklagte zu 1) bekundet hat, seine Einfahrtgeschwindigkeit habe ca. 60 km/h betragen (vgl. S. 8 unten des o.g. Protokolls = Bl. 263 d.A.), ist diese Behauptung somit widerlegt. Eine "normale" Einfahrtgeschwindigkeit liegt nicht nur bei den vom Beklagten zu 1) tatsächlich gefahrenen ca. 20 km/h, sondern im Bereich von ca. 30 bis 35 km/h (vgl. S. 8 und 18 des o.g. Gutachtens = Bl. 89 und 99 d.A.).

10

cc) Für den Beklagten zu 1) war der im Kreisverkehr herannahende klägerische Pkw ohne weiteres erkennbar; der Beklagte zu 1) hätte durch eine normale Betriebsbremsung rechtzeitig vor der Haltelinie anhalten und die streitgegenständliche Kollision auf diese Weise vermeiden können (vgl. S. 12 oben des o.g. Protokolls = Bl. 267 d.A.).

11

dd) Für den Kläger war die Kollision zwar nicht vermeidbar (vgl. S. 11 des o.g. Protokolls = Bl. 266 d.A.). Er hätte aber, auch ohne besondere Blickzuwendung nach rechts, erkennen können, wie sich der Beklagten-Pkw dem Kreisverkehr nähert und auch noch in einer Entfernung von einer Fahrzeuglänge vor der Haltelinie seine Geschwindigkeit nicht verringert (vgl. S. 6 und 11 des o.g. Sitzungsprotokolls = Bl. 261 und 266 d.A.). Dies wäre der Reaktionszeitpunkt für den Kläger (zum Einleiten einer Bremsung) gewesen (vgl. S. 11 des o.g. Protokolls = Bl. 266 d.A.); einer Blickzuwendung nach rechts, um den Beklagten-Pkw weiterhin zu sehen, hätte es für den Kläger erst später bedurft, als der Beklagten-Pkw in den Kreisverkehr einfuhr (vgl. S. 6 des o.g. Protokolls = Bl. 261 d.A.).

12

ee) Besonders auffällig ist der Kollisionswinkel: Dieser betrug nicht, wie es bei einer "normalen" Einfahrt des Beklagten zu 1) zu erwarten gewesen wäre, maximal 20°, sondern 65° bis 70° (vgl. S. 16/21 des Gutachtens = Bl. 97/102 d.A.). Der Beklagte zu 1) fuhr also nahezu senkrecht in den Kreisverkehr ein, was eine im Kreisverkehr erforderliche Kurvenfahrt nicht ermöglichte, wohl aber, bei dem Lenken des Beklagten zu 1) gleichsam zur Gefahr (dem herannahenden klägerischen Pkw) hin, die streitgegenständliche Kollision.

13

ff) Zusammenfassend kann hier kein anderer Eindruck entstehen, als dass beide Unfallbeteiligte die Kollision geradezu suchten: Beide fuhren langsamer als normal. Der Unfallhergang war so zum einen leichter zu beherrschen. Zum anderen sollte

dadurch das jeweilige Verletzungsrisiko minimiert werden. Eine noch geringere Geschwindigkeit wurde deswegen nicht gewählt, um den Unfall für mögliche Zeugen nicht allzu auffällig erscheinen zu lassen und um zum anderen für entsprechende Ersatzansprüche lohnende Schäden zu erzeugen. Entgegen der Ansicht des Klägers (vgl. S. 4 des klägerischen Schriftsatzes vom 06.06.2017 = Bl. 274 d.A.) ist es auch keineswegs als Tatsache zu betrachten, dass der Beklagte zu 1) kurz vor der Kollision noch ein anderes Fahrzeug überholt hätte. Dies hat der Beklagte zu 1) zwar behauptet; diese Behauptung ist jedoch, wie auch der Großteil der sonstigen Bekundungen des Beklagten zu 1), ungläubhaft. Denn nachgewiesener Maßen fuhr der Beklagte zu 1) mit einer Geschwindigkeit von nur ca. 20 km/h in den Kreisverkehr ein. Wenn er kurz zuvor tatsächlich ein anderes Fahrzeug, gemeint wohl einen Pkw, überholt hätte, wäre seine Geschwindigkeit entweder deutlich höher gewesen oder aber er hätte seinen Wagen massiv abbremsen müssen, und zwar unmittelbar nach einem Überholvorgang auf eine Geschwindigkeit, welche noch deutlich unter der für einen Einfahrtvorgang üblichen liegt. Evident wollte der Beklagte zu 1) mit dieser Behauptung schlicht dem Argument einer leichten Beherrschbarkeit des Unfallhergangs begegnen. Für den Beklagten zu 1) wäre die Kollision ohne weiteres zu vermeiden gewesen. Vom Kläger wiederum hätte man zumindest noch den Versuch einer Abwehr, die Einleitung einer Vollbremsung, erwartet. Stattdessen bremste er überhaupt nicht. Der Beklagte zu 1) lenkte in einem für die ordnungsgemäße Einfahrt in einen Kreisverkehr völlig untauglichen Winkel zur Gefahr hin.

14

b) Es gibt keine Anhaltspunkte dafür, dass die beiden o.g. eklatanten Fahrfehler des Beklagten zu 1), das Unterlassen einer normalen Betriebsbremsung zur Vermeidung der Kollision sowie das Lenken zur Gefahr hin, nur auf Fahrlässigkeit beruhen.

15

Zwar lassen sich die Einlassungen des Beklagten zu 1) als Versuche interpretieren, eine entsprechende Erklärung für sein Fahrverhalten zu liefern. In diesem Sinne verhält es sich im Übrigen – entgegen dem klägerischen Vortrag – auch gerade nicht so, dass das Aussageverhalten des Beklagten zu 1) nicht einem gestellten Unfall entspräche. Diese Behauptungen sind jedoch widerlegt.

16

So hat der Beklagte zu 1) den als Anlage B3 in Kopie vorliegenden "Antwortschein" vom 21.08.2014 an die Beklagte zu 2) unterzeichnet, dem zur Folge sich der Unfall "nachts" ereignet haben soll, während es zum Unfallzeitpunkt, dem 05.08.2014 spätestens gegen 20.15 Uhr, tatsächlich unstrittig noch hell war. Sein Versuch in der o.g. Sitzung vom 19.05.2017, sich hiervon zu distanzieren und dies als Übertragungsfehler darzustellen, vermochte jedoch nicht zu überzeugen: Auch unterstellt, das Schreiben wurde tatsächlich von einem Dritten, etwa einer Frau F., wie vom Beklagten zu 1) behauptet, ausgefüllt, erschließt sich nicht, weshalb diese "nachts" eingetragen haben sollte, wenn ihr dies nicht vom Beklagten zu 1) so mitgeteilt worden wäre.

17

Ferner hat der Beklagte zu 1) bis zuletzt seine – widerlegte – Behauptung aufrechterhalten, er sei mit einer Geschwindigkeit von ca. 60 km/h in den Kreisverkehr eingefahren.

18

Mit angeblicher Dunkelheit und angeblich weit überhöhter Geschwindigkeit sollte offenbar erklärt werden, weshalb der Beklagte zu 1) den herannahenden klägerischen Pkw angeblich nicht wahrgenommen hat und weshalb er nahezu senkrecht in den Kreisverkehr eingefahren ist.

19

Tatsächlich handelte der Beklagte zu 1) bei beiden Fahrfehlern jeweils vorsätzlich. Es war hell, er fuhr sogar noch langsamer als üblich und lenkte bewusst zur Gefahr hin.

20

c) Wenn der Beklagte zu 1) also vorsätzlich handelte, stellt sich die Frage nach seinem Motiv: Ein solches wäre nicht ersichtlich, ginge man von einer fehlenden Unfallabsprache aus: Dass der Beklagte zu 1) als an dem Unfall allein Verantwortlicher nicht nur seinen eigenen Schaden vom Unfallgegner nicht ersetzt bekäme, sondern darüber hinaus auch noch für dessen Schaden haften würde, war von vornherein klar. Sinn macht der Unfallhergang erst, wenn man von einer Absprache ausgeht: Denn der Kläger hätte grundsätzlich Schadensersatzansprüche nicht nur gegen den Beklagten zu 1), sondern auch gegen dessen Haftpflichtversicherung, die Beklagte zu 2). Angesichts der weitaus größeren Werthaltigkeit des klägerischen Pkws, eines Pkws BMW X5 mit einem Wiederbeschaffungswert von immerhin 32.500,00 € (vgl. das vom Kläger als Anlage K1 vorgelegte Schadengutachten des Sachverständigen H.), überstiegen diese auch deutlich den Schaden des Beklagten-Pkws, eines auch bereits vor der streitgegenständlichen Kollision nur noch als "Schrottfahrzeug" zu bezeichnenden Pkws Ford Mondeo, welcher laut Beklagtem zu 1) das Baujahr 1994 oder 1995 sowie einen Kilometerstand von ca. 200.000 km hatte (vgl. S. 4 des Protokolls der erstinstanzlichen Sitzung vom 30.03.2016 = Bl. 159 d.A.) und welchen er für nur 500,00 € oder 600,00 € gekauft hatte (vgl. S. 9 des o.g. Protokolls der Sitzung vom 19.05.2017 = Bl. 264 d.A.). Zwar hat der Kläger durch die Kollision tatsächlich einen Schaden erlitten. Bei einer fiktiven Abrechnung (wie hier) kann er sich diesen jedoch in voller Netto-Höhe auszahlen lassen und eine Reparatur zu preislich günstigeren Konditionen, etwa in Eigenregie (bei einem Gebrauchtwarenhändler wie dem Kläger durchaus nicht fernliegend) durchführen. Soweit der Kläger demgegenüber meint nachgewiesen zu haben, vor dem Unfall den Beklagten zu 1) nicht gekannt zu haben (vgl. S. 4 des klägerischen Schriftsatzes vom 06.06.2017 = Bl. 274 d.A.), erschließt sich dies nicht; ein solcher Nachweis liegt nicht vor (worin sollte er auch bestehen?).

21

d) Vor dem Hintergrund dieser besonders gewichtigen Indizien kommt den weiteren hier zu beachtenden Umständen nur noch eine vergleichsweise untergeordnete Bedeutung zu. Bei der gebotenen Gesamtschau bleibt es dabei, dass nur der Schluss auf ein kollusives Zusammenwirken der Unfallbeteiligten gezogen werden kann. Im Einzelnen:

22

aa) Es mag sein, dass der Beklagte zu 1) seinen Pkw nicht entsorgte, um ihn gezielt als Beweismittel unzugänglich zu machen, sondern weil er ihn nicht länger auf öffentlichem Grund stehen lassen durfte.

23

bb) Es mag sein, dass sich der Unfallort zum Unfallzeitpunkt "belebt" war. Auch ist es zutreffend, dass von den Unfallbeteiligten die Polizei zur Unfallaufnahme hinzugezogen wurde. Beide Umstände können aber auch dahingehend interpretiert werden, dass so dem Eindruck eines gestellten Unfalls bewusst entgegen gewirkt werden sollte.

24

cc) Soweit der Kläger als weiteres Argument gegen eine Unfallabsprache sein Prozessrisiko anführt (vgl. S. 5 des klägerischen Schriftsatzes vom 06.06.2017), vermag dies allerdings bereits im Ansatz nicht zu überzeugen: Denn bei einer, noch dazu vom Beklagten zu 1) von Anfang an eingeräumten, Alleinschuld des Beklagten

zu 1) an dem Unfall, war bei Betrachtung ex ante von keinem besonderen klägerischen Prozessrisiko auszugehen, Dass später der Prozess trotz des Einwands der Unfallmanipulation weitergeführt wurde, mag auch daran liegen, dass mit einer Prozessbeendigung nicht der Eindruck eines Schuldeingeständnisses erweckt werden sollte.

25

dd) Schließlich ist noch auf den Umstand hinzuweisen, dass der klägerische Pkw zum Unfallzeitpunkt mit roten Kennzeichen i.S.d. § 16 FZV versehen war: Gem. § 16 I 1 FZV durfte der Wagen mit diesen Kennzeichen nur zu Prüfungs-, Probe- und Überführungsfahrten in Betrieb gesetzt werden. Dies deutet darauf hin, dass der Kläger im Falle einer bis auf weiteres unterbleibenden Reparatur des Wagens nicht unmittelbar in seiner Mobilität beeinträchtigt werden würde, dass also – neben der o.g. Werthaltigkeit – auch aus diesem Grund ausgerechnet dieser Wagen für den gestellten Unfall verwendet wurde.

26

3.) Die Kostenentscheidung (bzgl. der Kosten des Rechtsstreits erster Instanz) beruht auf §§ 92 I 1, 101 I, 2. HS ZPO.

27

II. Die Kostenentscheidung (bzgl. der Kosten des Berufungsverfahrens) folgt aus § 91 I 1 ZPO.

28

III. Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit beruht auf §§ 708 Nr. 10, 711, 713 ZPO i.V.m. § 26 Nr. 8 EGZPO.

29

IV. Die Revision war nicht zuzulassen. Gründe, die die Zulassung der Revision gem. § 543 II 1 ZPO rechtfertigen würden, sind nicht gegeben. Mit Rücksicht darauf, dass die Entscheidung einen Einzelfall betrifft, ohne von der höchst- oder obergerichtlichen Rechtsprechung abzuweichen, kommt der Rechtssache weder grundsätzliche Bedeutung zu noch erfordern die Fortbildung des Rechts oder die Sicherung einer einheitlichen Rechtsprechung eine Entscheidung des Revisionsgerichts.