

Oberlandesgericht Celle

Im Namen des Volkes

Urteil

§§ 7, 17 Abs 1, 17, 18 Abs 3 StVG, §§ 2, 70 Abs 1 StVZO

- 1. Kann ein Fahrzeug mit Überbreite, das bereits den Grünstreifen neben der Fahrbahn mitbenutzt, wegen Alleebäumen nicht noch weiter rechts fahren, ist ein der Überbreite geschuldetes gleichzeitiges Überfahren der (gedachten) Mittellinie der Fahrbahn nicht vorwerfbar.**
- 2. Eine fehlende Ausnahmegenehmigung nach § 70 Abs. 1 StVZO ist im Rahmen der Haftungsabwägung nach §§ 17 Abs. 1, Abs. 2, 18 Abs. 3 StVG nicht zu berücksichtigen, weil die Norm nicht dem Individualrechtsschutz anderer Verkehrsteilnehmer dient und deshalb ein Unfall bzw. der Unfallschaden außerhalb des Schutzzwecks der Norm liegt.**
- 3. Kommt es im Begegnungsverkehr auf einer gerade verlaufenden Straße ohne Fahrbahnmarkierungen bei Tageslicht zu einer Kollision zwischen einem landwirtschaftlichen Fahrzeug mit Überbreite, das so weit nach rechts gesteuert wird, wie es tatsächlich möglich ist, mit einem Pkw, der die Fahrbahnmitte grundlos leicht überschreitet, so tritt die Haftung aus Betriebsgefahr für das landwirtschaftliche Fahrzeug nicht zurück, sondern fließt mit 30 % in die Haftungsquote ein.**

OLG Celle, Urteil vom 11.11.2020 Az. : 14 U 71/20

Tenor:

Die Berufung des Klägers gegen das am 06. März 2020 verkündete Urteil der Einzelrichterin der 1. Zivilkammer des Landgerichts Lüneburg - 1 O 37/18 - wird zurückgewiesen.

Die Kosten des Berufungsverfahrens hat der Kläger zu tragen.

Das Urteil und das vorgenannte Urteil des Landgerichts Lüneburg sind ohne Sicherheitsleistung vorläufig vollstreckbar.

Die Revision wird nicht zugelassen.

Der Streitwert für das Berufungsverfahren wird auf 4.746,86 € festgesetzt.

Gründe:

1

(gem. §§ 540 Abs. 2, 313 a Abs. 1 S. 1 ZPO)

I.

2

Der Kläger macht Schadensersatz- und Schmerzensgeldansprüche nach einem Verkehrsunfall geltend, bei dem er verletzt und sein Fahrzeug beschädigt wurde.

3

Am Unfalltag, dem 19. Juli 2017, kam es auf der Ortsdurchfahrt in ... E. im Begegnungsverkehr zur Kollision zwischen dem VW Golf V mit dem amtlichen Kennzeichen ..., dessen Halter, Eigentümer und Fahrzeugführer der Kläger war, und dem vom Beklagten zu 2) geführten, bei der Beklagten zu 1) haftpflichtversicherten Feldhäcksler mit dem amtlichen Kennzeichen ... Der Kläger fuhr vor der Kollision hinter einem Kleintransporter, der – wie auch weitere Fahrzeuge – das Beklagtenfahrzeug ohne Kollision passierten. Der genaue Unfallhergang ist streitig.

4

Bei dem Feldhäcksler handelt es sich um ein landwirtschaftliches Fahrzeug mit Überbreite (3,45 m), für dessen Zulassung und Betrieb eine Ausnahmegenehmigung nach § 70 Abs. 1 StVZO erforderlich ist, die am Unfalltag nicht mehr vorlag.

5

Die Beklagte zu 1) zahlte vorprozessual im Hinblick auf die Betriebsgefahr des Häckslers pauschal einen Betrag von 1.800,-- Euro an den Kläger.

6

Die Parteien streiten vor allem um die Haftungsverteilung. Der Kläger hat erstinstanzlich insbesondere geltend gemacht, der Unfall sei für ihn unvermeidbar gewesen, weil er das Beklagtenfahrzeug, das wegen seiner Überbreite über die Fahrbahnmitte gefahren sei, wegen des Transporters vor ihm nicht habe wahrnehmen und wegen Bäumen am Fahrbahnrand nicht nach rechts habe ausweichen können; er sei mittig auf seiner Fahrspur gefahren. Es hat gemeint, die Beklagten treffe das ausschließliche Verschulden. Die Beklagten haben insbesondere geltend gemacht, der Beklagte zu 2) habe bereits den rechten Grünstreifen mitgenutzt, und der Kläger sei hinter dem Kleintransporter ausgeschert, offenbar um den Gegenverkehr zu beobachten und den Kleintransporter zu überholen; der Kläger müsse sich sein Fehlverhalten zurechnen lassen, während auf ihrer Seite lediglich eine Betriebsgefahr zu berücksichtigen sei.

7

Gemäß § 540 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 ZPO wird hinsichtlich der tatsächlichen Feststellungen, des weiteren Vorbringens der Parteien und der erstinstanzlichen Anträge auf das angefochtene Urteil Bezug genommen.

8

Mit am 6. März 2020 verkündeten Urteil hat das Landgericht nach informatorischer Anhörung des Klägers und des Beklagten zu 2) sowie Beweiserhebung durch Zeugenvernehmung und Einholung eines Sachverständigengutachtens zum Unfallhergang der Klage unter Zugrundelegung einer Haftungsquote von 60 : 40 zu Lasten des Klägers und mit weiteren Einschränkungen zur Schadenshöhe teilweise stattgegeben. Zur Begründung führt das Landgericht im Wesentlichen Folgendes

aus: Der Unfallschaden sei von dem Häcksler zu 40% und dem VW Golf des Klägers zu 60% verursacht worden. Dem Beklagten zu 2) sei ein Verstoß gegen § 3 Abs. 1 StVO vorzuwerfen, weil eine gefahrene Geschwindigkeit von 25 bis 30 km/h keine ausreichend geringe Geschwindigkeit darstelle, um andere Fahrzeuge das überbreite Fahrzeug passieren zu lassen; eine Geschwindigkeit von 10 bis 15 km/h wäre angemessen gewesen. Der Beklagte zu 2) habe damit auch gegen § 1 Abs. 2 StVO verstoßen, weil ein Sicherheitsabstand von mindestens 1 m zwischen den sich begegnenden Fahrzeugen nicht eingehalten werden können. Keinen Verursachungsbeitrag stelle dagegen die Tatsache dar, dass die Ausnahmegenehmigung nach § 70 Abs. 1 StVZO bereits abgelaufen war. Dem Kläger sei demgegenüber ein Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot gemäß § 2 Abs. 2 StVO vorzuwerfen, weil er nicht äußerst weit rechts gefahren und nicht auf das Bankett ausgewichen sei; darüber hinaus stehe nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme fest, dass der Kläger sich unmittelbar vor der Kollision mit seiner linken Fahrzeugflanke über die Fahrbahnmitte hinaus auf dem Gegenfahrstreifen befunden habe. Der Unfall sei für den Kläger auch vermeidbar gewesen, da ein Idealfahrer hinter dem Kleintransporter ebenfalls nach rechts ausgewichen wäre und sein Fahrzeug zunächst zum Stehen gebracht hätte, bis die Ursache für das Fahrmanöver des Kleintransporters erkennbar wäre. Bei der Schadenshöhe seien der Fahrzeugschaden in Höhe von 5.600 Euro, die Sachverständigenkosten in Höhe von 692,10 Euro und eine Kostenpauschale in Höhe von 20 Euro sowie ein Schmerzensgeld von 500 Euro zu berücksichtigen, wovon der Kläger 40% von den Beklagten verlangen könne. Die geltend gemachten An- und Abmeldekosten seien weder näher dargelegt, noch unter Beweis gestellt; auch eine Schätzung komme nicht in Betracht. Nutzungsentschädigung könne der Kläger schließlich nur bis zum 02.08.2017 verlangen, weil er am 03.08.2017 ein neues Fahrzeug erworben und nicht näher dargetan habe, aus welchem Grund ihm das Fahrzeug erst am 11.08.2017 geliefert worden sei. Abzüglich der von der Beklagten zu 1) vorprozessual gezahlten 1.800 Euro verbleibe danach ein restlicher Anspruch des Klägers in Höhe von 1.087,24 Euro.

9

Gegen dieses Urteil wendet sich der Kläger mit seiner Berufung, mit der er sein erstinstanzliches Begehren überwiegend – er akzeptiert den vom Landgericht im Ausgangspunkt zugrunde gelegten Schmerzensgeldbetrag von 500 Euro – weiterverfolgt. Neben der Bezugnahme auf sein erstinstanzliches Vorbringen macht er insbesondere geltend, das Landgericht sei rechtsfehlerhaft zu der erkannten Haftungsverteilung gelangt. Auf Seiten der Beklagten seien „diverse, umfangreiche, zur Beurteilung entscheidende, verkehrsrechtliche Verfehlungen“ (BB S. 2) zu berücksichtigen; ihm sei dagegen – allerdings weiterhin bestritten – nur ein einziger untergeordneter Verstoß vorzuwerfen. Der Beklagte zu 2) habe gegen die aufgrund der Ausmaße des Häckslers wesentlich erhöhten Sorgfaltspflichten verstoßen; unabhängig davon sei eine deutlich erhöhte Betriebsgefahr des Beklagtenfahrzeugs zugrunde zu legen. Zu Unrecht habe das Landgericht angenommen, dass der Verstoß gegen § 70 Abs. 1 StVZO keine Rolle spiele; es habe die Kausalität verkannt. Der Beklagte zu 2) sei mit einer erheblich überhöhten Geschwindigkeit von 20 bis 24 km/h gefahren, angemessen wären nach dem Ergebnis der Begutachtung 15 km/h gewesen. Der Sachverständige habe außerdem festgestellt, dass sich der Häcksler zum Zeitpunkt der Kollision deutlich mit der linken Fahrzeugseite über die Gegenfahrbahn fortbewegt habe. Es liege ein „schon rücksichtslos grobes Fehlverhalten“ (BB S. 4) vor. Danach hätte das Landgericht erkennen müssen, dass die Betriebsgefahr und ein etwaiges Mitverschulden des Klägers („nur marginales Fehlverhalten“ [BB S. 5]) hinter dem Verschulden des Beklagten zu 2) zurücktrete.

Der Kläger beantragt,

11

unter Aufhebung des Urteils des Landgerichts Lüneburg vom 6. März 2020, Az. – 1 O 37/18 – zugestellt am 27. März 2020, die Beklagten als Gesamtschuldner zu verurteilen, an den Kläger weitere 4.746,86 € zu zahlen

12

Die Beklagten beantragen,

13

die Berufung zurückzuweisen.

14

Sie verteidigen das angefochtene Urteil gegen die Angriffe der Berufung. Sie machen dazu insbesondere geltend, das Landgericht habe zu Recht einen Verstoß des Klägers gegen das Rechtsfahrgebot angenommen, es habe auch zu Recht angenommen, dass das Fehlen einer Ausnahmegenehmigung nach § 70 Abs. 1 StVZO keine Mitursache für den Unfall darstelle, und es sei in der Gesamtschau nicht zu beanstanden, dass das Landgericht dem Kläger einen höheren Verschuldensanteil angelastet habe.

15

Wegen des Vorbringens der Parteien im Einzelnen wird auf die gewechselten Schriftsätze nebst Anlagen verwiesen.

16

Der Senat hat die das Unfallgeschehen betreffenden Akten des Landkreises L., Az. ..., zu Informations- und Beweis Zwecken beigezogen.

II.

17

Die zulässige, insbesondere form- und fristgerecht eingelegte Berufung des Klägers ist unbegründet.

18

1. Die vom Kläger geltend gemachten Ansprüche folgen dem Grunde nach aus §§ 7 Abs. 1, 17 Abs. 1, Abs. 2, 18 Abs. 1, Abs. 3 StVG, 253, 823 Abs. 1 BGB, 115 Abs. 1 S. 1 Nr. 1, S. 4 VVG. Sie bestehen allerdings jedenfalls nur entsprechend einer Haftungsquote von 60:40 zu Lasten des Klägers, wie bereits vom Landgericht angenommen. Im Einzelnen:

19

a) Der Kläger greift das landgerichtliche Urteil insoweit nicht weiter an, als das Landgericht angenommen hat, der streitgegenständliche Unfall sei für ihn nicht unabwendbar i. S. v. § 17 Abs. 3 StVG gewesen. Gegen die Wertung des Landgerichts (s. dazu LGU S. 7, 2. Absatz) ist auch nichts zu erinnern. Hinzu kommt, dass ein Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot nach der durchgeführten Beweisaufnahme feststeht (vgl. LGU S. 6f.), was ebenfalls der Annahme einer Unabwendbarkeit i. S. v. § 17 Abs. 3 StVG offenkundig entgegensteht.

20

b) Im Rahmen der deshalb nach §§ 17 Abs. 1, Abs. 2, 18 Abs. 3 StVG vorzunehmenden Haftungsabwägung hängt die Verpflichtung zum Ersatz sowie der Umfang des zu leistenden Ersatzes von den Umständen, insbesondere davon ab,

inwieweit der Schaden vorwiegend von dem einen oder dem anderen Teil verursacht worden ist. Zunächst ist das Gewicht des jeweiligen Verursachungsbeitrages der Kfz-Halter bzw. -Führer zu bestimmen, wobei zum Nachteil der einen oder anderen Seite nur feststehende, d. h. unstreitige oder bewiesene Umstände berücksichtigt werden dürfen, die sich auch nachweislich auf den Unfall ausgewirkt haben (Heß in: Burmann/Heß/Hühnermann/Jahnke/Janker, Straßenverkehrsrecht, 25. Auflage 2018, § 17 StVG Rn. 12). In einem zweiten Schritt sind die beiden Verursachungsanteile gegeneinander abzuwägen (Senat, Urteil vom 22. Januar 2020 – 14 U 150/19 –, Rn. 66 mwN, juris).

21

aa) Klägersseite

22

(1) Nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme steht ein Verstoß des Klägers gegen das Rechtsfahrgebot (§ 2 Abs. 2 StVO) fest. Die Ausführungen und Darstellungen des vom Landgericht hinzugezogenen Sachverständigen Dipl.-Ing. T. auf S. 12-14, 19, Anlagen C3 und C4 des Gutachtens vom 11.10.2019 sind eindeutig und überzeugend. Selbst bei der für den Kläger günstigeren Annahme gemäß Anlage C 3 überfuhr er die gedachte Mittellinie um rund 25 cm, während zum rechten Fahrbahnrand ein Abstand von rund 90 cm bestand, den der Kläger zumindest zum Großteil hätte nutzen müssen, um die Anforderung, „möglichst weit rechts“ zu fahren, zu genügen. Das Landgericht ist dem Sachverständigen zu Recht gefolgt. Der Kläger greift das landgerichtliche Urteil insofern auch nicht weiter argumentativ an, sondern belässt es dabei, anzumerken, dass ein Verkehrsverstoß seinerseits „weiterhin bestritten“ werde. Das vermag an der Bewertung allerdings nichts zu ändern.

23

(2) Nach dem Ergebnis der erstinstanzlich durchgeführten Beweisaufnahme – wenn nicht sogar bereits nach dem eigenen Vorbringen des Klägers – steht zudem fest, dass dieser auch entweder gegen das Sichtfahrgebot des § 3 Abs. 1 S. 2 und 4 StVO oder aufgrund Unaufmerksamkeit gegen § 1 Abs. 2 StVO verstoßen hat. So hat der Kläger selbst eingeräumt, unmittelbar vor dem Ausweichen des vor ihm fahrenden Transporters nach rechts habe sein Abstand zu diesem nur noch rund eine halbe Fahrzeuglänge betragen (vgl. Bl. 78R d.A.). Dies ist Teil seiner Begründung, weshalb die Kollision mit dem für ihn plötzlich auftauchenden Beklagtenfahrzeug nicht zu vermeiden gewesen sei. Das korrespondiert mit den Feststellungen und Erklärungen des Sachverständigen Dipl.-Ing. T. zur Frage der Erkennbarkeit (vgl. Bl. 177 d.A.). Dies entlastet den Kläger allerdings gerade nicht, sondern gereicht ihm vielmehr sogar zum Nachteil. Denn der Kläger hätte nicht nur diesen ganz geringfügigen Abstand zum vorausfahrenden Transporter lassen dürfen, sondern hätte entsprechend dem Verlangsamten des vor ihm fahrenden Transporters seine Geschwindigkeit ebenfalls reduzieren müssen, um innerhalb der für ihn übersehbaren Strecke halten bzw. durch einen allenfalls leichten Schwenk nach rechts die Kollision mit dem Beklagtenfahrzeug vermeiden zu können. Dass dies auch ohne Weiteres möglich war, steht aufgrund der Begutachtung fest. Denn ausweislich der Feststellungen des Sachverständigen Dipl.-Ing. T. wäre es bereits dann nicht zur Kollision gekommen, wenn der Kläger etwa mittig auf seiner Fahrspur gefahren wäre und erst recht nicht, wenn er sich zum rechten Rand der Fahrbahn orientiert hätte. Stattdessen schloss der Kläger bis unmittelbar auf den vor ihm befindlichen Transporter auf und machte darüber hinaus zumindest einen leichten Schwenk über die gedachte Mittellinie, obgleich er den Gegenverkehr nicht kommen sehen hat.

24

bb) Beklagtenseite

25

(1) Ein Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot (§ 2 Abs. 2 StVO) kann nicht angenommen werden.

26

Nach dem Ergebnis der erstinstanzlich durchgeführten Begutachtung steht jedenfalls nicht fest, dass der Beklagte zu 2) nicht möglichst weit rechts gefahren ist. Der Beklagte zu 2) hat im Rahmen seiner Anhörung angegeben, den Grünstreifen rechts neben der Fahrbahn mitgenutzt zu haben, der Außenspiegel habe bereits die Alleebäume berührt. Der Zeuge B. hat diese Angaben im Rahmen seiner Vernehmung bestätigt. Auch nach den Feststellungen des Sachverständigen Dipl.-Ing. T. war es so, dass der Beklagte zu 2) den rechten Grünstreifen mitbenutzte, wobei lediglich nicht ganz klar ist, in welchem Umfang und ab wann vor der Kollision (vgl. GA S. 13f., Anlagen C 3 und C 4). Bei den Kollisionsorten ausweislich Anlagen C 3 und C 4 unterscheidet der Sachverständige nach den Energieumsätzen, d.h. ob der Kläger im Kollisionsmoment stand (vgl. Anlage C 1) oder noch mit rund 3 km/h fuhr (vgl. Anlage C 2); je nach dem ergeben sich dann die geringfügig unterschiedlichen Kollisionsorte: Im Fall von Anlage C 3 überfuhr der Beklagte zu 2) die gedachte Mittellinie der Fahrbahn um ca. 10cm (vgl. auch GA S. 13), im Fall von Anlage C 4 überfuhr er die gedachte Mittellinie nicht. Danach wäre, weil den Kläger die Beweislast für einen Verkehrsverstoß der Beklagten trifft, jedenfalls nicht bewiesen, dass der Beklagte zu 2) über die gedachte Mittellinie der Fahrbahn fuhr. Allerdings hat der Sachverständige im Rahmen seiner Anhörung (vgl. Bl. 177R d.A.) erklärt, es sei „auf jeden Fall davon auszugehen, dass der Häcksler einen Teil der Gegenfahrbahn benutzen musste“. Ob dies dahin zu verstehen ist, dass der Sachverständige zum tatsächlichen Hergang vom Fall der Anlage C 4 seines Gutachtens ausgeht, ist ungeklärt geblieben. Letztlich kann aber offenbleiben, ob der Beklagte zu 2) die gedachte Mittellinie leicht überfuhr oder nicht. Denn mit den unwiderlegten Angaben des Beklagten zu 2) und des Zeugen B., wie ausgeführt, ist davon auszugehen, dass jedenfalls nicht feststeht, dass der Häcksler noch weiter rechts hätte fahren können, ohne dass es wegen der Alleebäume neben der Fahrbahn zu einer Gefährdung gekommen wäre. Der Kläger verkennt insofern, dass dem Beklagten zu 2) ein Fahren an oder gar leicht über die gedachte Mittellinie danach nicht vorwerfbar ist. Ein etwaiges leichtes Überfahren über die Mitte der Fahrbahn war nur der Überbreite des Häckslers von 3,45 m geschuldet.

27

(2) Das Landgericht hat zu Unrecht einen Geschwindigkeitsverstoß angenommen. Nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme ist von einer Geschwindigkeit des Häckslers von 20 km/h auszugehen (vgl. GA S. 11 und 17), eine höhere Geschwindigkeit ist nicht erwiesen. Am Unfallort betrug die zulässige Höchstgeschwindigkeit 50 km/h. Soweit das Landgericht im Hinblick auf die weiteren Feststellungen des Sachverständigen meint, der Beklagte zu 2) hätte nur 10 bis 15 km/h fahren dürfen, vermengt es die Frage, ob der Beklagte zu 2) in der konkreten Situation der Begegnung mit dem Klägerfahrzeug die Kollision noch hätte vermeiden können (so bei 10 bis 15 km/h nach den Berechnungen des Sachverständigen) mit der Frage, welche Geschwindigkeit im Bereich des Unfallorts vom Beklagten zu 2) zu fordern war. Insofern hält der Senat die gefahrene Geschwindigkeit von 20 km/h bei zulässigen 50 km/h unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse und der Maße des Beklagtenfahrzeugs hier nicht für vorwerfbar zu hoch. Hierfür spricht insbesondere auch, dass das Beklagtenfahrzeug allenfalls geringfügig über die Mitte der Fahrbahn fahren musste und unstrittig vor dem Kläger mehrere andere Fahrzeuge das Beklagtenfahrzeug passiert hatten, ohne dass es zu einer Kollision gekommen war; auch der Kläger wäre ohne Weiteres an dem Beklagtenfahrzeug

vorbeigefahren, wenn er wenigstens in der Mitte seiner Fahrbahnhälfte gefahren wäre (s.o.).

28

(3) Mit der Verneinung eines Geschwindigkeitsverstoßes ist zugleich auch der weiteren Annahme des Landgerichts, der Beklagte zu 2) habe mit der überhöhten Geschwindigkeit im Hinblick auf den Abstand zum Gegenverkehr auch gegen § 1 Abs. 2 StVO verstoßen, die Grundlage entzogen. Der Beklagte zu 2) fuhr tatsächlich nicht zügig, wie das Landgericht die Geschwindigkeit bewertet hat. Hinzu kommt, dass, wie bereits erwähnt, unstreitig vor dem Kläger eine Reihe von Fahrzeugen den Häcksler passiert hatten, ohne dass es zu einer Kollision gekommen war. Ausweislich der Fotos im Gutachten des Sachverständigen Dipl.-Ing. T. waren die Straßenverhältnisse nicht nur am Kollisionsort besonders beengt (vgl. GA Anlagen A 1, A 3, A 8), vielmehr waren die Verhältnisse davor und dahinter ähnlich, so dass sich auch für andere Verkehrsteilnehmer des Gegenverkehrs (aus Sicht des Beklagtenfahrzeugs) die Situation vergleichbar darstellte.

29

(4) Im Ergebnis zu Recht hat das Landgericht die unstreitig beim Beklagtenfahrzeug fehlende Ausnahmegenehmigung nach § 70 Abs. 1 StVZO nicht in die Haftungsabwägung einbezogen. Allerdings trägt die Begründung des Landgerichts nicht. Der Ansatz, der Unfall hätte sich auch mit einer entsprechenden Genehmigung genau so abgespielt, ist unzutreffend. Denn dies würde unterstellen, dass für das Beklagtenfahrzeug tatsächlich eine Ausnahmegenehmigung ausgestellt worden wäre. Hierfür liegen tragende Anhaltspunkte nicht vor. Vielmehr ist im Ansatz anzunehmen, dass der Beklagte zu 2) ohne die Ausnahmegenehmigung das Fahrzeug nicht im Verkehrsraum führen durfte, und hätte er sich entsprechend verhalten, wäre es mangels Anwesenheit des Beklagtenfahrzeugs am Unfallort zum Unfallzeitpunkt nicht zu dem Unfall gekommen. Die Unfallkausalität des Fehlverhaltens des Beklagten zu 2) ist danach gegeben. Gleichwohl ist dieser Verhaltensverstoß hier bei der Abwägung als relevanter Verursachungsbeitrag im Sinne eines Verschuldens auf Beklagtenseite nicht zu berücksichtigen. Denn § 70 StVZO ermöglicht es, Ausnahmesituationen Rechnung zu tragen, die die Vorschrift, von deren Regelung eine Ausnahme begehrt wird, nicht berücksichtigt (vgl. Hentschel/Dauer/König, Straßenverkehrsrecht, 45. Auflage, § 70 StVZO, Rn.2 mit Rechtsprechungsnaechweisen). Mit § 70 StVZO können Ausnahmen bei unzulässigen Fahrzeugmaßen (vgl. § 32 StVZO), Gewichten (vgl. § 34 StVZO) und dergleichen erteilt werden. Die Vorschrift bietet danach keinen Individualschutz, sondern dient allenfalls allgemein der Sicherheit des öffentlichen Straßenverkehrs. Insofern ist auch zu berücksichtigen, dass nach § 70 Abs. 2 StVZO vor der Erteilung einer Ausnahmegenehmigung die Straßenbaubehörden der Länder und die Träger der Straßenbaulast zu hören sind, was dafür spricht, dass der Schutzzweck dieser Bestimmung – wie bei § 29 Abs. 3 StVO, der jedoch nicht fahrzeug-, sondern streckenbezogen ist – darin liegt, die Straßen gegen Überbelastung zu schützen (vgl. zu § 29 Abs. 3 StVO: Hentschel/Dauer/König, Straßenverkehrsrecht, 45. Auflage, § 29 StVO, Rn.8). Das Fehlen der Ausnahmegenehmigung ist vor diesem Hintergrund nicht als Verursachungsbeitrag im Rahmen der Abwägung gemäß § 17 Abs. 1, 2 StVG zu berücksichtigen, weil die Norm nicht dem Individualrechtsschutz anderer Verkehrsteilnehmer dient und somit der Unfall bzw. der Unfallschaden außerhalb des Schutzzwecks der Norm liegt (in diesem Sinne auch, allerdings zu § 29 Abs. 3 StVO: OLG Stuttgart, Urteil vom 08. Mai 1998 – 2 U 234/97 –, Rn. 38, juris; a.A. offenbar LG Neuruppin, Urteil vom 22. Dezember 2000 – 1b O 476/00 –, juris).

30

cc) Bei Abwägung aller Verursachungs- und Verschuldensbeiträge hält der Senat mit dem Landgericht eine überwiegende Haftung des Klägers für angemessen.

31

Zu berücksichtigen ist zunächst, dass der Kläger mit seinem Fahrverhalten – hier das sehr dichte Auffahren auf den Transporter vor ihm – und das Fahrmanöver mit einem Schwenk über die gedachte Mittellinie die Kollision maßgeblich verursacht hat. Ausweislich der Feststellungen des Sachverständigen Dipl.-Ing. T. wäre es bereits dann nicht zur Kollision gekommen, wenn der Kläger etwa mittig auf seiner Fahrspur gefahren wäre und erst recht nicht, wenn er sich zum rechten Rand der Fahrbahn orientiert hätte (s.o.). Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass unstreitig mehrere andere Fahrzeuge zuvor das Beklagtenfahrzeug ohne zu kollidieren passiert hatten. Der seinerzeit gerade 18-jährige Kläger hätte – mit genügendem Abstand – hinter dem Transporter bleiben und die Geschwindigkeit reduzieren und vor einem Überfahren der gedachten Mittellinie den Gegenverkehr beachten müssen. Dies hat er nicht getan und durch sein Verhalten daher maßgeblich zum Unfall beigetragen. Demgegenüber ist auf Beklagtenseite eine bauartbedingte erhöhte Betriebsgefahr des Beklagtenfahrzeugs, die sich auch ausgewirkt hat, zu berücksichtigen; sie ist mit 30% anzusetzen. Selbst wenn danach – entgegen der Ansicht des Senats (s.o. lit. bb)) – auch ein Verschulden wegen der fehlenden Ausnahmegenehmigung nach § 70 Abs. 1 StVZO zu berücksichtigen wäre, würde dies lediglich zu einer Erhöhung des Haftungsanteils der Beklagten um 10 % führen und käme daher eine für den Kläger günstigere Quote als 60 zu 40 zu seinen Lasten nicht in Betracht. Im Ergebnis hat es daher bei der vom Landgericht erkannten Haftungsverteilung zu verbleiben.

32

2. Eine Abänderung der landgerichtlichen Entscheidung ergibt sich auch nicht im Hinblick auf die Höhe der materiellen Schäden. Insofern gilt Folgendes:

33

a) Der Fahrzeugschaden in Höhe von 5.600,-- Euro und die Kosten für das Schadensgutachten in Höhe von 692,10 Euro sind unstreitig. Hiervon kann der Kläger den der anzusetzenden Quote entsprechenden Betrag verlangen. Die Haftungsquote bleibt jedoch unverändert. Eine Abänderung der landgerichtlichen Entscheidung ergibt sich daher hier nicht.

34

b) Die Kostenpauschale hat das Landgericht mit 20 Euro angesetzt, was nicht unvertretbar ist, weshalb der Senat keine zwingende Notwendigkeit sieht, insofern eine Abänderung vorzunehmen.

35

c) An- und Abmeldekosten hat das Landgericht abgelehnt, weil der Kläger diese nicht dargelegt und unter Beweis gestellt habe. Tatsächlich bleibt der Vortrag hierzu in der Klagschrift (Bl. 5 d.A.) und in der Replik (Bl. 48 d.A.) gänzlich vage. Ein tauglicher Beweisantritt fehlt ebenfalls: Anlage K 2 enthält insofern keine Angaben, und mittels Sachverständigengutachten lässt sich der Anfall der Kosten beim Kläger nicht beweisen. Auch der Verweis des Klägers auf eine Üblichkeit und Angemessenheit hilft nicht weiter, da dies nichts darüber besagt, ob dem Kläger Kosten für An- und Abmeldung entstanden sind oder nicht. Die Berufungsbegründung enthält schließlich ebenfalls keinen weiteren Vortrag, obgleich der Kläger die Ausführungen des Landgerichts zu diesem Punkt jedenfalls als Hinweis hätte verstehen müssen (vgl. zum notwendigen Vortrag im Rahmen der Berufungsbegründung im Falle der Rüge einer Verletzung des Anspruchs auf rechtliches Gehör u.a. BGH, Beschluss

vom 12. Februar 2020 – XII ZB 445/19 –, juris). Es bleibt daher hinsichtlich der geltend gemachten An- und Abmeldekosten bei der Klagabweisung.

36

d) Ebenfalls ist das Landgericht insofern zu bestätigen, als es dem Kläger eine Nutzungsausfallentschädigung nur bis zum 02.08.2017 zugestanden hat. Denn in der Tat hat der Kläger nicht dargelegt, warum zwischen Erwerb und Besitzerlangung noch über eine Woche verging. Zwar mag es durchaus nicht ungewöhnlich sein, dass beim Erwerb eines Fahrzeugs von einem Kfz-Händler nach Kaufvertragsschluss ein oder mehrere Tage bis zur Übergabe vergehen. Gleichwohl bedarf es im jeweiligen Fall einer Darlegung der konkreten Umstände. Hieran fehlt es. Hinzu kommt, dass es sich bei dem Ersatzfahrzeug ausweislich Anlage K 2 (Bl. 17 d.A.) um einen gebrauchten VW Golf mit einer Laufleistung bei Kauf von 157.414 km handelte. Weshalb hier ein Zeitraum zwischen Kauf und Besitzerlangung von immerhin über einer Woche erforderlich gewesen sein soll, hätte der Kläger in jedem Fall darlegen müssen. Die Ausführungen zur Bezahlung (zunächst Anzahlung und Restzahlung bei Übergabe) in der Replik auf die Klagerwiderung sind insofern nicht belastbar. Die Berufungsbegründung verhält sich hierzu ebenfalls nicht weiter, obgleich der Kläger die Ausführungen im landgerichtlichen Urteil jedenfalls als gerichtlichen Hinweis hätte verstehen und dementsprechend ergänzend vortragen müssen (s.o. lit. c) a.E.). Danach verbleibt es bei der Entscheidung des Landgerichts.

37

e) Vom zuzubilligenden Schaden sind die vorprozessual gezahlten 1.800 Euro abzuziehen. Dies hat das Landgericht berücksichtigt.

38

3. Im Ergebnis hat es auch bei dem als Schmerzensgeld vom Landgericht zuerkannten Betrag von 200 Euro zu verbleiben.

39

a) Das Vorgehen des Landgerichts, auch beim Schmerzensgeld zu quotieren, ist nach gefestigter höchstrichterlicher Rechtsprechung allerdings nicht richtig (vgl. u.a. Senat, Urteil vom 05. August 2020 – 14 U 37/20 –, Rn. 65, juris; Grüneberg in: Palandt, BGB, 79. Auflage, § 253, Rn. 20 mit weiteren Rechtsprechungsnachweisen). Allerdings hat das Landgericht zu Recht die unstreitigen und erwiesenen Verletzungen und Verletzungsfolgen berücksichtigt und Vergleichsrechtsprechung herangezogen. Die Berufungsbegründung enthält keinerlei Einwände gegen die landgerichtlichen Ausführungen zum Schmerzensgeld.

40

b) Der Maßstab für die billige Entschädigung i.S.v. § 253 BGB muss unter Berücksichtigung ihrer Ausgleichs- und Genugtuungsfunktion für jeden einzelnen Fall durch Würdigung und Wägung aller ihn prägenden Umstände neu gewonnen werden (BGH VersR 1976, 967; OLG Hamm zfs 2005, 122 [123]); das auf diese Weise gewonnene Ergebnis ist anschließend im Hinblick auf den Gleichheitsgrundsatz anhand von in sog. Schmerzensgeldtabellen erfassten Vergleichsfällen zu überprüfen, wobei aber die dort ausgewiesenen Beträge schon wegen der meist nur begrenzt vergleichbaren Verletzungsbilder nicht schematisch übernommen werden dürfen (vgl. Senat, Urteil vom 19. Februar 2020 - 14 U 69/19, juris-Rn. 53 - 54 mwN). Die Höhe des zuzubilligenden Schmerzensgeldes hängt entscheidend vom Maß der durch das haftungsbegründende Ereignis verursachten körperlichen und seelischen Beeinträchtigungen des Geschädigten ab, soweit diese bei Schluss der mündlichen Verhandlung bereits eingetreten sind oder zu diesem Zeitpunkt mit ihnen als künftiger Verletzungsfolge ernstlich gerechnet werden muss (BGH VersR 1976, 440;

1980, 975; 1988, 299; Senat, a. a. O.; OLG Hamm zfs 2005, 122 [123]). Die Schwere dieser Belastungen wird vor allem durch die Stärke, Heftigkeit und Dauer der erlittenen Schmerzen und Funktionsbeeinträchtigungen bestimmt; besonderes Gewicht kommt etwaigen Dauerfolgen der Verletzungen zu (Senat, a. a. O.; OLG Hamm a. a. O.).

41

c) Ausgehend davon kommt hier lediglich ein Schmerzensgeld im untersten Bereich in Betracht, wie allerdings vom Kläger auch nur geltend gemacht. In Anbetracht der vom Kläger bei dem streitgegenständlichen Unfall erlittenen Verletzungen und Verletzungsfolgen (HWS-Trauma, Schürfwunde am Unterarm, Arbeitsunfähigkeit für 16 Tage) erachtet der Senat unter Berücksichtigung des Mitverschuldensanteils des Klägers ein Schmerzensgeld von 200 Euro für angemessen. Eine Abänderung der landgerichtlichen Bemessung ist daher im Ergebnis auch in diesem Punkt nicht angezeigt.

III.

42

Nach alledem war die Berufung des Klägers zurückzuweisen.

IV.

43

Die Kostenentscheidung beruht auf § 97 Abs. 1 ZPO.

44

Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit folgt aus §§ 708 Nr. 10, 711, 713 ZPO i. V. m. § 544 Abs. 2 Nr. 1 ZPO.

V.

45

Gründe für die Zulassung der Revision bestehen nicht, weil die Rechtssache keine grundsätzliche Bedeutung hat und der Senat nicht von der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes oder eines anderen Oberlandesgerichts abweicht, so dass auch die Fortbildung des Rechts oder die Sicherung einer einheitlichen Rechtsprechung keine Entscheidung des Revisionsgerichts erfordern, § 543 ZPO.

VI.

46

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