

# Oberlandesgericht Nürnberg

IM NAMEN DES VOLKES

## URTEIL

§§ 7, 17 StVG, § 3 StVO

- 1. Bei deutlicher Überschreitung der Richtgeschwindigkeit auf der Autobahn (hier: 160 km/h) tritt die Haftung aus Betriebsgefahr auch bei erheblichem Verschulden des Unfallgegners regelmäßig nicht zurück.**
- 2. Der Unfallverursacher muss zur Entlastung den Beweis erbringen, dass auch bei Einhaltung der Richtgeschwindigkeit der Unfall in vergleichbarer Schwere eingetreten wäre.**

OLG Nürnberg, Urteil vom 09.09.2010, Az.: 13 U 712/10

### **Tenor:**

I. Auf die Berufung der Klägerin wird das Endurteil des Landgerichts Nürnberg-Fürth vom 12. März 2010 abgeändert.

Die Beklagten werden verurteilt, als Gesamtschuldner an die Klägerin 2.790,32 Euro nebst 5 % Zinsen über dem Basiszinssatz hieraus seit 18.02.2009 zu bezahlen.

Die Beklagten werden weiter verurteilt, als Gesamtschuldner an die Klägerin außergerichtliche Rechtsverfolgungskosten in Höhe von 316,18 Euro nebst 5 % Zinsen über dem Basiszinssatz hieraus seit 18.02.2009 zu bezahlen.

Im Übrigen bleibt die Klage abgewiesen.

II. Die weitergehende Berufung wird zurückgewiesen.

III. Von den Kosten des Rechtsstreits in beiden Instanzen trägt die Klägerin 79 % und tragen die Beklagten als Gesamtschuldner 21 %.

IV. Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar,

### **Gründe:**

I.

Von der Darstellung des Tatbestands wird gemäß § 540 Abs. 2, § 313 a Abs. 1 Satz 1 ZPO abgesehen.

II.

Die zulässige Berufung ist teilweise begründet.

Die Klägerin hat gegen die Beklagte Anspruch auf Schadensersatz für materielle und immaterielle Schäden in Höhe von 2.790,32 Euro gemäß § 7 Abs. 1, § 11 Satz 2, § 17 StVG.

1. Die Haftung aus § 7 Abs. 1 StVG entfällt nur, wenn Unfall auf höherer Gewalt beruht (§ 7 Abs. 2 StVG) – was nicht ansatzweise ... im Raum steht – oder für Beklagte zu 1) ein unabwendbares Ereignis war, § 17 Abs. 3 Satz 1 StVG. Als unabwendbar gilt ein Ereignis dann, wenn sowohl der Halter als auch der Führer des Fahrzeugs jede nach den Umständen des Falles gebotene Sorgfalt beobachtet hat (§ 17 Abs. 3 Satz 2 StVG).

Dies war aber nicht der Fall.

a) Das Erstgericht hat sich auf der Grundlage des Gutachtens des Sachverständigen Dr. G davon überzeugt, dass sich das Fahrzeug der Beklagten zu 2) "mit fast 180 km/h" angenähert habe. Aufgrund der Feststellungen des Sachverständigen in Verbindung mit den Angaben der Zeugin H gegenüber der Polizei, deren Niederschrift als Anlage K 12 vorgelegt und im Verhandlungstermin vor dem Senat erörtert wurde, hat der Senat keinen Zweifel daran, dass die Beklagte zu 1) mit mindestens 160 km/h gefahren ist.

aa) Dem Sachverständigen standen als relativ "harte" Anknüpfungstatsachen die Schäden an den Kraftfahrzeugen und die Entfernung zwischen dem Ende der Einfahrtsspur und dem Kollisionspunkt zur Verfügung.

(1) Aus ersteren konnte er unmittelbar ohne Rückgriff auf Plausibilitäts- und Wahrscheinlichkeitsüberlegungen ableiten, dass

- die Fahrzeuge sich beim Aufprall parallel hintereinander befanden, also keine Schrägstellung des Klägerfahrzeugs mehr vorlag,
- die Geschwindigkeitsdifferenz 43 km/h +/- 4 km/h betrug und
- sich das Beklagtenfahrzeug beim Aufprall in gebremstem (nach vorne eingetauchtem) Zustand befand.

(2) Nicht mit der gleichen, allein auf technische und räumliche Umstände gestützten Gewissheit konnte der Sachverständige die Geschwindigkeiten der Fahrzeuge relativ zur Fahrbahn feststellen und die Ausgangsgeschwindigkeit des Beklagtenfahrzeugs vor dem Bremsbeginn.

Allein aufgrund der räumlichen Verhältnisse zur Einfahrtsspur in Verbindung mit den Eigenschaften des klägerischen Fahrzeugs konnte der Gutachter allerdings zumindest eingrenzen, dass dieses Fahrzeug zum Kollisionszeitpunkt nicht schneller als 118 km/h gefahren sein kann (dies wäre das Ergebnis einer Maximalbeschleunigung vom Beginn des Einfahrens auf die Autobahn an). Weiter konnte er die Aussage treffen, dass bei "normalem" Beschleunigungsverhalten (etwa 75 % des Maximums) das Klägerfahrzeug bei der Kollision etwa 103 km/h schnell gewesen sein müsste.

Daraus ergäbe sich eine Geschwindigkeit des Beklagtenfahrzeugs von 146 km/h +/- 4 km/h beim Aufprall.

Dann müsste die Beklagte zu 1) vor Bremsbeginn – unterstellt, sie hat, wie sie behauptet, sofort reagiert, als der Spurwechsel durch Überfahren der Spurbegrenzungslinien erkennbar wurde – mit 178 km/h +/- 4 km/h gefahren sein.

bb) Damit ist lediglich die Frage, ob das Klägerfahrzeug im Kollisionszeitpunkt bereits eine Geschwindigkeit von 103 km/h erreicht hatte, nicht allein aufgrund der vom

Sachverständigen anhand objektiver Anknüpfungstatsachen durchgeführten Begutachtung vollständig zur Überzeugung des Senats feststellbar.

Nach Aussage der Zeugin H – Beifahrerin der Beklagten zu 1) – betrug die Geschwindigkeit des Beklagtenfahrzeugs etwa 160 km/h. Wären es tatsächlich (nur) 160 km/h gewesen, so hätte das Fahrzeug der Klägerin lediglich eine Geschwindigkeit von etwa 85 km/h bis 90 km/h gehabt (wiederum bei Annahme der von den Beklagten vorgetragenen optimalen Reaktion der Beklagten zu 1)). Dass das Fahrzeug der Klägerin zumindest dieses Tempo hatte, steht für den Senat außer Zweifel, nachdem dann, ausgehend vom Einfahrtsstreifen, nur noch eine sehr mäßige Fahrzeugbeschleunigung erforderlich war und bei noch niedrigeren Geschwindigkeiten regelmäßig kein Anlass besteht, überhaupt auf die linke Spur zu wechseln. Mit anderen Worten: Die Aussage der Zeugin H gibt die niedrigste, angesichts der Feststellungen des Sachverständigen noch plausible Geschwindigkeit der Beklagten zu 1) wieder. Ein Zweifel daran, dass die Beklagte zu 1) mindestens mit diesem Tempo gefahren ist, besteht nicht.

b) Der Fahrer, der mit Erfolg die Unabwendbarkeit eines Unfalles geltend machen will, muss sich wie ein "Idealfahrer" verhalten haben. Dabei darf sich die Prüfung nicht auf die Frage beschränken, ob der Fahrer in der konkreten Gefahrensituation wie ein "Idealfahrer" reagiert hat, vielmehr ist sie darauf zu erstrecken, ob ein "Idealfahrer" überhaupt in eine solche Gefahrenlage geraten wäre. Der sich aus einer abwendbaren Gefahrenlage ergebende Unfall wird nicht dadurch unabwendbar, dass sich der Fahrer in der Gefahr nunmehr (zu spät) "ideal" verhält. § 17 Abs. 3 StVG erfordert, dass der "Idealfahrer" in seiner Fahrweise auch die Erkenntnisse berücksichtigt, die nach allgemeiner Erfahrung geeignet sind, Gefahrensituationen nach Möglichkeit zu vermeiden. Solche Erkenntnisse haben in der Autobahn-Richtgeschwindigkeits-Verordnung Ausdruck gefunden, in der die Empfehlung ausgesprochen wird, auf Autobahnen auch bei günstigen Straßen-, Verkehrs-, Sicht- und Wetterverhältnissen nicht schneller als 130 km/h zu fahren. Ein "Idealfahrer" fährt nicht schneller als Richtgeschwindigkeit. Ihm ist bewusst, dass die Gefahr, einen Unfall nicht mehr vermeiden zu können, aber auch, von anderen Verkehrsteilnehmern nicht rechtzeitig wahrgenommen zu werden, durch höhere Geschwindigkeiten deutlich steigt.

Der deutsche Gesetzgeber konnte sich – anders als etwa die Gesetzgebungsorgane der europäischen Nachbarstaaten – nicht dazu entschließen, diese Erkenntnis in eine allgemeine Geschwindigkeitsbeschränkung auch auf Autobahnen umzusetzen. Er ist stattdessen bei der bloßen Empfehlung der Richtgeschwindigkeits-Verordnung vom 21.11.1978 stehengeblieben. Aus dieser gesetzgeberischen Entscheidung leitet die Rechtsprechung ab, dass allein aus der Nichtbeachtung dieser Verordnung kein Schuldvorwurf abzuleiten ist.

Bei der Auslegung des Begriffs des unabwendbaren Ereignisses berücksichtigt sie aber das dieser Empfehlung zugrunde liegende Erfahrungswissen, dass sich durch eine höhere Geschwindigkeit als 130 km/h die Unfallgefahren auf der Autobahn deutlich erhöhen. Auf die Unabwendbarkeit eines Unfalls kann sich ein Kraftfahrer, der die Richtgeschwindigkeit von 130 km/h überschritten hat, daher regelmäßig nicht berufen, es sei denn, er weist nach, dass der Unfall für ihn auch bei einer Geschwindigkeit von 130 km/h nicht zu vermeiden war und es somit auch bei Einhaltung der Richtgeschwindigkeit zu dem Unfall mit vergleichbar schweren Folgen gekommen wäre (BGH NJW 1992, 1684; OLG Stuttgart MDR 2010, 518; OLG Hamm NZV 2000, 42).

c) Die Nichteinhaltung der Richtgeschwindigkeit war vorliegend unfallursächlich. Der vorliegende Fall liefert geradezu ein Schulbeispiel dafür, wie massiv sich die Gefahr eines Unfalls durch die Missachtung der Richtgeschwindigkeit erhöht.

Weil die Beklagte zu 1) mit einer Geschwindigkeit von mindestens 160 km/h gefahren ist, genügte nicht einmal mehr eine Vollbremsung, um den trotz dieser Bremsung noch mit erheblicher Wucht erfolgenden Zusammenprall (etwa 43 km/h Differenzgeschwindigkeit) zu verhindern.

Wäre die Beklagte zu 1) dagegen mit 130 km/h gefahren, hätte sie die Kollision mühelos vermeiden können. Geht man von den vom Sachverständigen angenommenen tatsächlichen Geschwindigkeitsverhältnissen (Ausgangsgeschwindigkeit der Beklagten zu 1) von 178 km/h, Geschwindigkeit des klägerischen Fahrzeugs von 103 km/h) aus, so hätte es diesen gegenüber schon genügt, den Fuß vom Gas zu nehmen, um bei einer Ausgangsgeschwindigkeit von 130 km/h den Unfall zu vermeiden. Sollten die Geschwindigkeiten beider Fahrzeuge "nur" den zur Überzeugung des Senats (mindestens) festgestellten entsprochen haben (Ausgangsgeschwindigkeit der Beklagten zu 1) von 160 km/h, Geschwindigkeit des klägerischen Fahrzeugs von 85 bis 90 km/h), so hätte die Beklagte zu 1), wenn sie mit 130 km/h gefahren wäre, ebenfalls unschwierig den Unfall verhindern können – genügt hätte jedenfalls eine relativ moderate Bremsung.

d) Insgesamt war also die Betriebsgefahr des Beklagtenfahrzeugs durch die erhebliche Überschreitung der Richtgeschwindigkeit deutlich erhöht, zumal beim Unfallzeitpunkt auch noch Dunkelheit und – wie die Beklagten selbst vorgetragen haben – hohes Verkehrsaufkommen herrschte, so dass sich das Fahrverhalten der Beklagten an der Grenze zu einem Verstoß gegen § 3 Abs. 1 Satz 2 StVO bewegt.

2. Ein Verschulden der Beklagten zu 1), welches die Haftung aus § 823 Abs. 1 BGB oder aus § 823 Abs. 2 BGB i. V. m. Normen der StVO begründen könnte, wurde dagegen nicht nachgewiesen.

a) Nach den vom Sachverständigen festgestellten Weg-Zeit-Verhältnissen war die Behauptung der Beklagten, die Beklagte zu 1) habe auf den Spurwechsel sofort mit einer Vollbremsung reagiert, nicht zu widerlegen und damit ein Verschulden durch verspätete Reaktion nicht nachzuweisen.

b) Die Überschreitung der Richtgeschwindigkeit begründet, wie dargelegt, für sich betrachtet kein Verschulden. Eine Verletzung des Gebots aus § 3 Abs. 1 Satz 2 StVG, seine Geschwindigkeit insbesondere den Straßen-, Verkehrs-, Sicht- und Wetterverhältnissen anzupassen, wird zumindest bei einer Geschwindigkeit von 160 km/h in der Regel noch nicht allein deswegen angenommen, weil Dunkelheit herrschte. Konkrete Feststellungen zu den Verkehrsverhältnissen, die gerade unmittelbar vor dem Unfall – über die an den "Idealfahrer" zu stellenden Anforderungen hinaus – auch nach § 3 Abs. 1 Satz 2 StVG eine niedrigere Geschwindigkeit als 160 km/h zwingend geboten hätten, konnten nicht getroffen werden. Zwar war das Verkehrsaufkommen unstrittig hoch, andererseits war die Fahrbahn auf der linken Spur vor der Beklagten zu 1) aber zunächst – vor dem Einscheren des klägerischen Fahrzeugs – über eine längere Strecke frei.

3. Bei der nach § 17 Abs. 1 StVG gebotenen Abwägung der Verursachungsbeiträge war das erhebliche Verschulden des Fahrers des klägerischen Fahrzeugs zu berücksichtigen. Dieser hat allenfalls wenige Sekunden nach dem Einfahren auf Autobahn ohne längeres Beobachten des Verkehrsgeschehens die Fahrspur gewechselt und damit das Gebot, einen Spurwechsel nur vorzunehmen, wenn die Gefährdung anderer ausgeschlossen ist (§ 5 Abs. 4 Satz 1 StVO), jedenfalls missachtet und damit eine erhöhte Sorgfaltspflicht verletzt. Dieser Verursachungsbeitrag ist deutlich höher zu werten als die – erhöhte – Betriebsgefahr des Fahrzeugs der Beklagten zu 1).

Allerdings lässt das gewichtige Verschulden auf Klägerseite die Haftung der Beklagten aus Betriebsgefahr nicht vollständig zurücktreten, wenn diese – wie vorliegend – durch

eine erhebliche Überschreitung der Richtgeschwindigkeit deutlich erhöht ist. Auch massives Verschulden eines Unfallgegners führt nicht zu einem "Freibrief", zur Nachtzeit mit einem erheblich über der Richtgeschwindigkeit liegenden Tempo auf der Autobahn zu fahren und bei einem dann erfolgten Unfall jede Haftung von sich zu weisen (so zutreffend OLG Stuttgart MDR 2010, 78 bezogen auf einen Fall, in welchem den Unfallgegner sogar strafrechtlich relevantes erhebliches Verschulden traf).

Angemessen ist in derartigen Fällen eine Mithaftung für die Betriebsgefahr in Höhe von 25 % (vgl. OLG Hamm NZV 2000, 42, dort bei einer bewiesenen Mindestausgangsgeschwindigkeit von 150 km/h).

4. Zur Schadenshöhe:

a) Die materiellen Schäden der Klägerin betragen unstreitig 10.561,26 Euro. Hiervon sind ihr 2.640,32 Euro (25 %) zu ersetzen.

b) Der Senat ist davon überzeugt, dass die Klägerin durch die Kollision eine Beschleunigungsverletzung im Bereich der Halswirbelsäule erlitten hat. Der Sachverständige Dr. G hat nachvollziehbar eine Beschleunigung des klägerischen Fahrzeugs durch den Anstoß um etwa 23 km/h festgestellt. Diese liegt deutlich über der Grenze von etwa 13 km/h, bis zu welcher nicht vorgeschädigte, auf den Anstoß gefasste Personen in Versuchen üblicherweise keine Beschleunigungsverletzungen der Halswirbelsäule aufweisen. Die zeitnah attestierten Verletzungen stehen damit in Einklang und stützen die glaubhaften Schilderungen der Klägerin bei ihrer Anhörung im Termin vor dem Senat. Da die radiologischen Untersuchungen ohne Befund waren (achsengerechte Stellung der Halswirbelsäule, keine Gefügestörung, Dens mittelständig, kein Frakturnachweis), beschränkt sich die nachgewiesene Verletzung auf Muskelzerrungen im Bereich der Halswirbelsäule. Bei diesen ist von über einige Wochen andauernden schmerzhaften Bewegungseinschränkungen auszugehen, welche – wie von der Klägerin vorgetragen und mittels Attest unterlegt – zu einer zehntägigen Arbeitsunfähigkeit führten.

Stark anspruchsmindernd wirkt sich auch hier das erhebliche Verschulden des Fahrers des klägerischen Fahrzeugs aus, welches der Klägerin im Rahmen des Haftungseinheit zuzurechnen ist. Das danach noch angemessene Schmerzensgeld ist auf 150 Euro zu bemessen.

5. Die zur Durchsetzung dieses Anspruchs gerechtfertigten und als Nebenforderungen ersatzfähigen Anwaltskosten betragen 316,18 Euro.

6. Der Zinsanspruch ergibt sich aus §§ 291, 288 Abs. 1 Satz 2 BGB.

III.

Die Kostenentscheidung erging gemäß § 92 Abs. 1 ZPO, die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit nach § 708 Nr. 10, § 711 ZPO.

IV.

Die Voraussetzungen für die Zulassung der Revision liegen nicht vor. Die Rechtssache hat weder grundsätzliche Bedeutung noch erfordert die Fortbildung des Rechts oder die Sicherung einer einheitlichen Rechtsprechung eine Entscheidung des Revisionsgerichts (§ 543 Abs. 2 Satz 1 ZPO).

(OLG Nürnberg, Urteil vom 09. September 2010 – 13 U 712/10 –, Rn. Randnummer1 - Randnummer38, juris)

