

# Oberlandesgericht Schleswig

IM NAMEN DES VOLKES

## URTEIL

§§ 7, 17, 18 StVG; § 7 StVO; § 115 VVG

- 1. Eine deutlich über der Richtgeschwindigkeit auf Autobahnen von 130 km/h liegende Ausgangsgeschwindigkeit ist bei der Haftungsabwägung als betriebsgefahrerhöhend zu berücksichtigen. Bei einer Überschreitung um 30 km/h tritt die Betriebsgefahr im Regelfall nicht mehr zurück.**
- 2. Eine Überschreitung der Richtgeschwindigkeit um ca. 70 km/h kann eine Mithaftung von 25% rechtfertigen.**

OLG Schleswig, Urteil vom 15.11.2022, Az.: 7 U 41/22

### **Tenor:**

1. Die Beklagten werden als Gesamtschuldner verurteilt, an die Klägerin 2.397,93 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 08.09.2020 zu zahlen.
2. Die Beklagten werden als Gesamtschuldner verurteilt, an die Klägerin vorgerichtliche Anwaltskosten in Höhe von 334,75 € zu zahlen, nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 04.09.2020.
3. Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.
4. Von den Kosten des Rechtsstreits im ersten Rechtszug tragen die Klägerin 78 % und die Beklagten als Gesamtschuldner 22 %. Die Kosten der Berufung fallen der Klägerin zu 86 % und den Beklagten als Gesamtschuldner zu 14 % zur Last.
5. Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar.

### **Gründe:**

I.

Die Klägerin macht Ansprüche aus einem Verkehrsunfall geltend, welcher sich am 15. Februar 2020 im Kreis Y auf der Autobahn X in Richtung Norden ereignete.

Die Klägerin befuhr gegen 14:30 Uhr mit ihrem PKW D. die Autobahn auf Höhe des Kilometers 32,4, wo für etwa einen Kilometer gerade Sicht herrscht. Die Witterungsbedingungen an diesem Tag waren trocken und sonnig. Die Fahrbahn ist zweispurig, am rechten Fahrbahnrand verläuft zudem ein Seitenstreifen. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung besteht an dieser Stelle nicht. Die Klägerin fuhr mit einer Geschwindigkeit von ca. 120 - 140 km/h.

Sie kollidierte auf der linken Fahrbahn mit dem PKW des Beklagten zu 1), einem A. (bei der Beklagten zu 2) haftpflichtversichert), der eine Geschwindigkeit von ca. 200 km/h fuhr. Aufgrund des Anstoßes entstanden Schäden am Wagen der Klägerin hinten links und am Beklagtenfahrzeug vorne rechts. In Folge des Anstoßes wurde das Fahrzeug der Klägerin an die rechte Leitplanke geschleudert, drehte sich hier auf das Dach und rutschte dann über die Fahrbahn zurück auf die linke Spur, wo es erneut gegen das Beklagtenfahrzeug prallte, welches infolgedessen mit seiner linken Seite gegen die den Mittelstreifen begrenzende Betonmauer gedrückt wurde. Sodann drehten sich beide Fahrzeuge jeweils um die eigene Achse und kamen am rechten Fahrbahnrand schließlich zum Stehen.

Die Klägerin hat neben Erstattung vorgerichtlicher Anwaltskosten folgende Schadenspositionen geltend gemacht: Wiederbeschaffungswert für das Fahrzeug in Höhe von 9.580,00 €, Abschleppkosten in Höhe von 511,70 €, eine allgemeine Kostenpauschale in Höhe von 20,00 €, An- und Abmeldekostenpauschale in Höhe von 100,00 €, bereits im Voraus gezahlten Buchungskosten für die ausgefallene Urlaubsreise in Höhe von 545,00 €.

Sie hat behauptet, sie sei von der rechten auf die linke Fahrspur gewechselt, um Fahrzeuge auf der rechten Spur zu überholen. Trotz Blicks in den Rück- und Seitenspiegel sowie über die Schulter habe sie das Beklagtenfahrzeug nicht gesehen, die Spur sei für sie frei gewesen. Vor dem Unfall sei sie bereits etwa Sekunden auf dem linken Fahrstreifen gefahren. Sie vertritt die Auffassung, die Beklagten müssten die Haftung für den Verkehrsunfall zu 100 % tragen.

Sie hat erstinstanzlich zuletzt beantragt,

die Beklagten als Gesamtschuldner zu verurteilen, an sie 10.756,70,00 € nebst Zinsen in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit sowie außergerichtliche Anwaltsgebühren in Höhe von 958,19 € nebst Zinsen in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit zu zahlen, hilfsweise die Klägerin von den Anwaltsgebühren des Rechtsanwaltes B1 in der vorbezeichneten Höhe freizustellen.

Die Beklagten haben beantragt,

die Klage abzuweisen.

Sie haben behauptet, die Klägerin sei unvermittelt vor dem Fahrzeug des Beklagten zu 1) auf die linke Spur gewechselt. Wegen des geringen Abstandes habe dieser trotz einer Vollbremsung den Unfall nicht mehr vermeiden können.

Das Landgericht hat nach Anhörung der Parteien und Beweisaufnahme (Zeugenvernehmung, Beiziehung der Unfallakte, Einholung eines unfallanalytischen Sachverständigengutachtens) der Klage auf der Basis einer Quote von 10 % stattgegeben. Der Klägerin habe gegen § 7 Abs. 5 Satz 1 StVO verstoßen, indem sie in verkehrsgefährdender Weise die Spur gewechselt habe. Aber die Betriebsgefahr des Beklagtenfahrzeugs trete hier wegen der deutlichen Überschreitung der Richtgeschwindigkeit nicht zurück. Es seien auch beim Haftungsumfang Abzüge geboten. Vom Wiederbeschaffungswert müsse sich die Klägerin den Restwert von 620 € anrechnen lassen. Auch die Kosten der ausgefallenen Urlaubsreise seien nicht ersatzfähig.

Wegen der weiteren Einzelheiten des erstinstanzlichen Sach- und Streitstandes sowie der tatsächlichen Feststellungen des Landgerichts wird auf die angefochtene Entscheidung Bezug genommen.

Mit seiner Berufung verfolgt die Klägerin das Ziel der Verurteilung bei Zugrundelegung der alleinigen Haftung der Beklagten weiter. Zur Begründung führt sie im Wesentlichen aus, der gerichtliche Sachverständige habe auch die Unfalldarstellung der Klägerin als möglich angesehen. Dass er die Darstellung der Beklagten für wahrscheinlicher halte, genüge nicht. Bestenfalls sei von einer Unaufklärbarkeit des Unfallgeschehens auszugehen.

Die Beklagten treten der Berufung entgegen. Wegen der Einzelheiten des Berufungsvorbringens der Parteien wird auf die im Berufungsrechtszug gewechselten Schriftsätze verwiesen.

II.

Die zulässige Berufung ist teilweise begründet. Die festgestellten Tatsachen rechtfertigen eine andere Entscheidung. Der Klägerin steht gegenüber den Beklagten der geltend gemachte Anspruch aus §§ 7, 11, 17 Abs. 2, Abs. 1, 18 StVG, 115 VVG teilweise, nämlich im tenorierten Umfang, zu. Unter Abwägung der Verursachungsbeiträge ist von einer Haftungsquote von 75 % zu 25 % zu Gunsten der Beklagten auszugehen.

1. Im Rahmen der bei einem Verkehrsunfall zweier Kraftfahrzeuge erforderlichen Abwägung gemäß § 17 Absatz 1 StVG ist auf die Umstände des Einzelfalles abzustellen, insbesondere darauf, inwieweit der Schaden vorwiegend von dem einen oder anderen Teil verursacht worden ist. Bei der Abwägung der Verursachungs- und Verschuldensanteile der Fahrer der beteiligten Fahrzeuge sind unter Berücksichtigung der von beiden Fahrzeugen ausgehenden Betriebsgefahr nur unstreitige bzw. zugestandene und bewiesene Umstände zu berücksichtigen. Jeder Halter hat dabei die Umstände zu beweisen, die dem anderen zum Verschulden gereichen und aus denen er für die nach § 17 Absatz 1 u. 2 StVG vorzunehmende Abwägung für sich günstige Rechtsfolgen herleiten will (vgl. BGH, NZV 1996, S. 231).

Dabei ist zunächst der Wertung des Landgerichts zu folgen, dass die Klägerin die überwiegende Ursache für den Unfall gesetzt hat, da sie gegen § 7 Abs. 5 Satz 1 StVO verstoßen hat, wonach in allen Fällen ein Fahrstreifen nur gewechselt werden darf, wenn eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen ist. Kommt es im unmittelbaren örtlichen und zeitlichen Zusammenhang mit dem Fahrstreifenwechsel zum Unfall spricht gegen den Spurwechsler der Beweis des ersten Anscheins, die gemäß § 7 Abs. 5 StVO geforderten besonderen Sorgfaltspflichten nicht beachtet zu haben (vgl. KG, Urteil vom 06.03.2003 - 12 U 229/01, NZV 2004, 28, 29).

Das Landgericht hat insoweit die Unfalldarstellung der Beklagten als erwiesen angesehen, nach der der Unfall im Zusammenhang mit dem Spurwechsel der Klägerin stand. Dies begegnet keinen Bedenken.

Der Grundsatz der freien Beweiswürdigung (§ 286 ZPO) berechtigt das Gericht, die im Prozess gewonnenen Erkenntnisse grundsätzlich nach seiner individuellen Einschätzung zu bewerten, wobei der Richter lediglich an die Denk- und Naturgesetze und sonstigen Erfahrungssätze gebunden ist (vgl. Zöller/Greger, ZPO, 34. Aufl. § 286, Rn. 13). Ein Verstoß gegen diese Grundsätze ist nicht erkennbar. Im Übrigen steht die Wiederholung der Beweisaufnahme außerdem gem. §§ 529, 531 ZPO nicht mehr in reinem Ermessen des Berufungsgerichts. Sie ist im Sinne eines gebundenen Ermessens vielmehr nur dann zulässig, wenn konkrete Anhaltspunkte Zweifel an der Richtigkeit und Vollständigkeit der erstinstanzlichen Feststellungen begründen und eine gewisse - nicht notwendig überwiegende - Wahrscheinlichkeit dafür besteht, dass im Fall einer Beweiserhebung die erstinstanzlichen Feststellungen keinen Bestand mehr haben werden, sich also ihre Unrichtigkeit herausstellt (vgl. Zöller/Heßler, a.a.O. § 529, Rn. 3). Solche konkreten

Umstände werden mit der Berufung nicht aufgezeigt. Es genügt nicht, wenn die Klägerin – wie hier – ihre Beweiswürdigung anstelle derjenigen des Landgerichts setzt.

Zwar ist der Berufung zuzugestehen, dass der Sachverständige Ds in seinem schriftlichen Gutachten angegeben hat, es könne nicht „gänzlich ausgeschlossen werden“, dass sich das Fahrzeug der Klägerin vor dem Unfall bereits länger auf der linken Fahrspur befunden habe. Allerdings ist ein gänzlicher Ausschluss der Unfalldarstellung der Klägerin auch nicht notwendig. Denn die Überzeugung des Tatrichters erfordert keinen naturwissenschaftlichen Kausalitätsnachweis und auch keine an Sicherheit grenzende Wahrscheinlichkeit, vielmehr genügt ein für das praktische Leben brauchbarer Grad von Gewissheit, der verbleibenden Zweifeln Schweigen gebietet, ohne sie völlig auszuschließen (vgl. BGH, Urteil vom 1.10.2019 – VI ZR 164/18, NJW 2020, 1072, 1073 m. w. N.).

Hier kommt letztlich dem Umstand maßgebliche Bedeutung zu, dass nach Darstellung des Sachverständigen „sämtliche Anknüpfungspunkte“ dafür sprechen, dass die Klägerin zum Zeitpunkt des Unfalls ihren Fahrspurwechsel noch nicht vollständig abgeschlossen hatte. Im Übrigen würde der Unfall selbst dann noch im Zusammenhang mit dem Spurwechsel stehen, wenn die Klägerin ihren Spurwechsel „gerade eben“ abgeschlossen hätte.

Nur zusätzlich zu der auch im Übrigen nicht zu beanstandenden Beweiswürdigung im angefochtenen Urteil weist der Senat auf folgendes hin: Gegen die Unfalldarstellung der Klägerin spricht auch deren mangelnde Plausibilität. Wenn die Klägerin wirklich schon, wie sie behauptet, vor dem Unfall zehn Sekunden auf der linken Fahrspur gefahren wäre, hätte sie den unstreitig mit hoher Geschwindigkeit und einem Fahrzeug größerer Bauart auf gerader Strecke von hinten herannahenden Beklagten zu 1) geraume Zeit vor dem Unfall bemerken müssen. Dass sie das unfallgegnerische Fahrzeug erst „plötzlich“ bevor es gekracht habe, im linken Außenspiegel bemerkt haben will, spricht deshalb gegen ihre Darstellung eines längst abgeschlossenen Wechsels auf die linke Spur. Ob ihre Unfalldarstellung, wie das Landgericht angenommen hat, zudem aus dem Grund unplausibel ist, weil das klägerische Fahrzeug mit weiteren Fahrzeugen auf der rechten Fahrspur kollidiert wäre, wenn sich Fahrzeuge auf der Fahrbahn rechts von ihr befunden hätten, kann folglich dahinstehen.

Das Landgericht hat zutreffend festgestellt, dass die Betriebsgefahr des Beklagtenfahrzeugs wegen der deutlichen Überschreitung der Richtgeschwindigkeit nicht zurücktritt, sondern die Beklagten eine Mithaftung am Unfall trifft. Dies wurde von den Beklagten mangels der Einlegung einer eigenen Berufung gegen das Urteil auch akzeptiert.

Die deutlich über der Richtgeschwindigkeit auf Autobahnen von 130 km/h liegende Ausgangsgeschwindigkeit bei der Haftungsabwägung ist als betriebsgefahrerhöhend zu berücksichtigen, denn durch sie vergrößert in haftungsrelevanter Weise die Gefahr, dass sich andere Verkehrsteilnehmer auf diese Fahrweise nicht einstellen und insbesondere die Geschwindigkeit unterschätzen (vgl. Senat, Urteil vom 30.07. 2009 - 7 U 12/09, NJOZ 2010, 665; OLG Düsseldorf, Urteil vom 21.11.2017 – I-1 U 44/17, NJW-RR 2018, 788, 790, Rn. 21 - zitiert nach beck-online). Der Senat schließt sich insoweit den Ausführungen des Oberlandesgerichts Hamm (Urteil v. 25.11.2010 – 6 U 71/10, NJW-RR 2011, 464) an, wonach bei einer Überschreitung um 30 km/h die Betriebsgefahr im Regelfall nicht mehr zurücktritt, weil die Geschwindigkeit dann deutlich über der Richtgeschwindigkeit liegt.

Die Mithaftung der Beklagten am Unfall ist hiernach bei einer Überschreitung der Richtgeschwindigkeit um ca. 70 km/h mit 25 % anzusetzen. Die vom Landgericht insoweit angesetzten 10 % berücksichtigen die deutliche Überschreitung der

Richtgeschwindigkeit nicht ausreichend. Soweit der Senat selbst in einer, eine gänzlich andere Sachverhaltskonstellation betreffenden, Entscheidung (Urteil vom 30.03.2022 – 7 U 139/20, BeckRS 2022, 11612) eine nicht zurücktretende Betriebsgefahr mit lediglich 10 % bewertet hat (kritisch hierzu Bachmor, NZV 2022, 532), war dies lediglich dem Umstand geschuldet, dass dem Senat die Heraufsetzung der Quote aufgrund der Grundsätze des Berufungsrechts verwehrt war (Verbot der „reformatio in peius“).

2. Beim Schadensumfang nimmt der Senat auf die Ausführungen im angefochtenen Urteil Bezug, die von der Klägerin mit der Berufung auch nicht im Einzelnen angegriffen werden. Der Klägerin steht der Anspruch hiernach teilweise, nämlich in Höhe von 2.397,93 € aus §§ 7, 17 Abs. 2, Abs. 1, 18 StVG, 115 VVG zu.

Wegen der vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten kann auf die zutreffenden Ausführungen im angefochtenen Urteil verwiesen werden, die nur wegen der zu Gunsten der Klägerin verbesserten Quote der Korrektur bedürfen.

Die Nebenentscheidungen beruhen auf §§ 92 Abs. 1, 97 Abs. 1, 708 Nr. 10, 713 ZPO. Gründe für die Zulassung der Revision liegen nicht vor.