
Datum: 06.03.2006
Gericht: Oberlandesgericht Düsseldorf
Spruchkörper: 1. Zivilsenat
Entscheidungsart: Urteil
Aktenzeichen: I-1 U 171/05
ECLI: ECLI:DE:OLGD:2006:0306.I1U171.05.00

Tenor:

Die Berufung des Klägers gegen das am 27. Juli 2005 verkündete Urteil der Einzelrichterin der 10. Zivilkammer des Landgerichts Düsseldorf wird zu-rückgewiesen.

Die Kosten des Berufungsverfahrens fallen dem Kläger zur Last.

Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar. Dem Kläger bleibt nachgelassen, die Zwangsvollstreckung der Beklagten durch Sicherheitsleistung in Höhe von 4.500 € abzuwenden, sofern nicht die Beklagten vor der Vollstreckung Si-cherheit in gleicher Höhe leisten.

Tatbestand:

Der Klage liegt ein Verkehrsunfall zugrunde, der sich am 21. September 2003, einem Sonntag, um 13.29 Uhr auf der L 293 (Urdenbacher Weg) in Monheim ereignet hat. Beteiligt war der Kläger mit seinem Motorrad Marke Harley Davidson und der Beklagte zu 1. mit dem durch ihn gesteuerten PKW der Marke Renault Typ Kastenwagen Kangoo. 2

Der Kläger war auf dem Weg in Fahrtrichtung Düsseldorf-Urdenbach, der Beklagte zu 1. war in der Gegenrichtung Monheim-Baumberg unterwegs. Der Kläger fuhr als dritter und letzter Fahrer in einer Gruppe von drei Motorradfahrern, an deren Spitze sich der Zeuge M-B und in deren Mitte sich der Zeuge L befanden. Als sich der Kläger und der Beklagte zu 1. ausgangs einer – aus der Fahrtrichtung des Klägers gesehen – Rechtskurve begegneten, kam es infolge eines im einzelnen streitigen Unfallgeschehens zu einem Frontalzusammenstoß der Fahrzeuge. Der Kläger trug bei dem Unfallgeschehen erhebliche Verletzungen davon. In dem Bericht der Universitätsklinik vom 13.10.2003 sind als Unfallfolgen eine Oberschenkelfraktur 3

rechts, ein stumpfes Bauch- und Thoraxtrauma, ein Schädelhirntrauma 1. Grades und eine Volkmannfraktur des linken oberen Sprunggelenks angegeben. Der weitere Verletzungsumfang ist streitig.

Der Kläger nimmt die Beklagten u.a. auf Zahlung seiner mit 22.117,68 € bezifferten Vermögenseinbußen sowie auf Zahlung eines der Höhe nach in das Ermessen des Gerichtes gestellten Schmerzensgeldes, dessen Mindestbetrag er mit 25.000,00 € angibt, in Anspruch. Darüber hinaus verlangt er einen Verdienstaufschaden im Umfang von 12.695,54 € ersetzt. 4

Zum Unfallhergang hat er behauptet, der mutmaßlich durch die Sonne geblendete Beklagte zu 1. sei im Bereich der Kurve auf die Gegenfahrbahn geraten und dort mit seinem Motorrad kollidiert. Die am Unfallort von der Polizei gesicherten Kratzspuren seien – da sich in der Kurve häufig Unfälle ereigneten - nicht dem streitigen Schadensereignis zuzuordnen. 5

Der Kläger hat beantragt, 6

die Beklagten als Gesamtschuldner zu verurteilen, an ihn € 22.117,68 sowie ein angemessenes Schmerzensgeld, dessen Höhe nicht unter € 25.000 liegen sollte, welches aber in das Ermessen des Gerichts gestellt worden ist, jeweils nebst 5 % Zinsen über dem Basiszinssatz seit dem 21. September 2003 zu zahlen; 7

den Beklagten zu 1) zu verurteilen, an ihn weitere € 12.695,54 nebst 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit Zustellung der Klageerweiterung zu zahlen. 8

festzustellen, dass der Beklagte zu 1) ihm alle weiteren, aus dem Verkehrsunfall entstandenen Schäden, insbesondere Verdienstaufschäden, zu zahlen hat. 9

Die Beklagten haben beantragt, 10

die Klage abzuweisen. 11

Sie haben die Behauptung aufgestellt, es sei der Kläger gewesen, der in die von dem Beklagten zu 1. benutzte Gegenfahrspur geraten sei. Dort habe sich auch ausweislich der von der Polizei gesicherten Unfallspuren der Zusammenstoß ereignet. 12

Das Landgericht hat Beweis durch Zeugenvernehmung sowie durch Einholung eines Unfallrekonstruktionsgutachtens des Sachverständigen Dipl.-Ing. V erhoben. Zum Ergebnis der Beweisaufnahme wird auf die Sitzungsniederschrift vom 15. Juni 2005 (Bl. 151 ff. d.A.) verwiesen. 13

Durch die angefochtene Entscheidung hat das Landgericht die Klage abgewiesen. Zur Begründung hat es im wesentlichen folgendes ausgeführt: 14

Nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme stehe fest, dass der Kläger aus ungeklärter Ursache auf die Gegenfahrbahn geraten sei und dadurch allein den Unfall verursacht habe. Für den Beklagten zu 1. sei der Zusammenstoß im Sinne des § 17 Abs. 2 StVG (richtig: § 17 Abs. 3 StVG) unabwendbar gewesen, so dass allein schon aus diesem Grund eine Haftung der Beklagten ausgeschlossen sei. 15

Den nachvollziehbaren und widerspruchsfreien Ausführungen des Sachverständigen gemäß habe der Beklagte zu 1. mit einer Geschwindigkeit von ca. 50 km/h die ihm richtungsmäßig zustehende kurvenäußere Fahrbahnhälfte benutzt, als der Kläger etwa 10 Meter rückwärts 16

der Anprallstelle auf die Gegenfahrbahn geraten sei. Bei der dem Beklagten zu 1. verbliebenen Reaktionszeit von deutlich weniger als 1 Sekunde habe keine Abwehrmaßnahme mehr wirksam werden können. Zu diesem Ergebnis sei der Sachverständige aufgrund der von den aufnehmenden Polizeibeamten am Ort festgestellten und dokumentierten Spuren – unter anderem eine Ölspur und eine Schlagmarke – gelangt. Das Ergebnis des Sachverständigengutachtens werde durch die Aussagen der unbeteiligten Zeugen K bestätigt. Die Darstellung des Zeugen L, der als einziger bekundet hat, die Kollision habe sich auf der Richtungsfahrbahn des Klägers ereignet, sei als eine Gefälligkeitsaussage anzusehen.

Gegen diese Entscheidung richtet sich die form- und fristgerecht eingelegte Berufung des Klägers. 17

Er verfolgt unter Wiederholung und Vertiefung seines erstinstanzlichen Vorbringens seine Zahlungs- und Feststellungsanträge weiter und vertritt die Ansicht, das Landgericht habe das Ergebnis der Beweisaufnahme falsch bewertet. Konkret sei das Landgericht in unzutreffender Weise von der Annahme ausgegangen, das Unfallrekonstruktionsgutachten sei nachvollziehbar und widerspruchsfrei. Weder die am Unfallort vorgefundene Schlagmarke noch die S-förmige Kratzspur könnten dem streitigen Unfallereignis zugeordnet werden. Darüber hinaus sei der Sachverständige mit keinem Wort auf den Verlauf der Straßenführung eingegangen, der dazu geführt habe, dass der PKW Renault in die Straßenmitte gedrückt worden sei. Die Angaben des Zeugen L seien nicht widersprüchlich. Nach seiner Aussage sei die Kratzspur dadurch entstanden, dass man das Krad des Klägers in Richtung der eigenen Fahrbahn gezogen habe. 18

Der Kläger beantragt nunmehr im Wege der Klageerweiterung unter Einbeziehung der Beklagten zu 2. bezüglich aller Klageanträge, 19

unter Abänderung des Urteils des Landgerichts Düsseldorf vom 27.07.2005 die Beklagten als Gesamtschuldner zu verurteilen, an ihn € 22.117,68, sowie ein angemessenes Schmerzensgeld, dessen Höhe nicht unter € 5.000,00 liegen sollte, welches aber in das Ermessen des Gerichtes gestellt wird, jeweils nebst 5 % Zinsen über dem Basiszinssatz seit dem 21.09.2003 zu zahlen 20

sowie an ihn weitere € 12.695,54 nebst Zinsen in Höhe von 5 % über dem Basiszinssatz seit Zustellung der Klageerweiterung in erster Instanz zu zahlen, 21

festzustellen, dass die Beklagten als Gesamtschuldner verpflichtet sind, ihm alle weiteren dem Verkehrsunfall entstandenen Schäden, insbesondere Verdienstaufschäden, zu ersetzen. 22

Die Beklagten beantragen, 23

die Berufung zurückzuweisen und die weitergehende Klage abzuweisen. 24

Sie machen geltend, die durch den Kläger bezeichnete Beklagte zu 2. sei eine nicht existente Versicherungsgesellschaft. Kfz-Haftpflichtversicherer des PKW des Beklagten zu 1. sei vielmehr die H. Versicherung AG. 25

Im übrigen machen sich die Beklagten die Entscheidungsgründe des angefochtenen Urteils zu Eigen und sie treten dem gegnerischen Rechtsmittelvorbringen im einzelnen entgegen. 26

27

Wegen der weiteren Einzelheiten des Sach- und Streitstandes wird auf den Tatbestand und die Entscheidungsgründe des angefochtenen Urteils sowie auf den Inhalt der zu den Akten gereichten Schriftsätze nebst Anlagen Bezug genommen. Die beigezogene Ermittlungsakte 30 Js 8578/03 StA Düsseldorf war Gegenstand der mündlichen Verhandlung.

Entscheidungsgründe: 28

I. 29

Die zulässige Berufung des Klägers hat in der Sache keinen Erfolg. Das Landgericht hat nach dem Ergebnis der erstinstanzlichen Beweisaufnahme zu Recht die Klage in vollem Umfang abgewiesen. Das Berufungsvorbringen gibt keinen Anlass zu der seitens des Klägers beantragten weiteren Sachaufklärung durch Einholung eines neuen unfallanalytischen Sachverständigengutachtens. 30

Im Ergebnis kann dahinstehen, ob entsprechend der durch das Landgericht vertretenen Ansicht die Kollision für den Beklagten zu 1. ein unabwendbares Ereignis im Sinne des § 17 Abs. 3 StVG war. Jedenfalls lässt sich entsprechend den Ausführungen im angefochtenen Urteil ein Verschulden des Beklagten zu 1. an der Entstehung des Frontalzusammenstoßes nicht feststellen. Hingegen ist erwiesen, dass der Kläger selbst den Unfall schuldhaft dadurch herbeigeführt hat, dass er unter Verstoß gegen § 2 Abs. 1 Satz 1 StVO mit seinem Motorrad auf die durch den Beklagten zu 1. ordnungsgemäß benutzte Gegenfahrbahn geraten ist. Selbst wenn zu Lasten der Beklagten die von dem PKW des Beklagten zu 1. ausgegangene Betriebsgefahr mangels eines unabwendbaren Ereignisses als haftungsbegründende Tatsache zu berücksichtigen wäre, fiel diese jedenfalls bei der Abwägung aller unfallursächlichen Umstände gemäß § 17 Abs. 1 StVG nicht mehr ins Gewicht. 31

In Bezug auf die Beklagte zu 2. ist zudem zu berücksichtigen, dass diese ohnehin nicht passivlegitimiert ist. Nach ihrem unwidersprochen gebliebenen Vorbringen in der Berufungserwiderung ist Haftpflichtversicherer des Fahrzeuges des Beklagten zu 1. die H. Versicherung AG, vertreten durch den Vorstand (Bl. 223 d.A.). Diese Gesellschaft ist jedoch nicht verklagt. Vielmehr richtet sich die Klage nach dem Passivrubrum zu Ziff. 2 der Klageschrift gegen die H., in C.. Diese Versicherungsgesellschaft, die mit einer Kurzbezeichnung ihrer Firma auch zu Ziff. 2 des Passivrubrums des angefochtenen Urteils Eingang gefunden hat (Bl. 175 d.A.) ist dem Berufungsvorbringen der Beklagten zufolge jedoch nicht existent. Allerdings gibt es eine Versicherungsgesellschaft gleicher Firmenbezeichnung nicht in der Rechtsform einer Aktiengesellschaft, sondern in derjenigen eines Versicherungsvereins auf Gegenseitigkeit ("a.G."). Wegen der fast gleichlautenden Abkürzung der Gesellschaftsform ("a.G. – AG") bei ansonsten identischer Firmenbezeichnung ist die Klageschrift dahin auszulegen, dass sie sich gegen den Versicherungsverein auf Gegenseitigkeit richten soll. Dieser ist indes nicht der Haftpflichtversicherer des Fahrzeuges des Beklagten zu 1. 32

Eine Parteiauswechslung dergestalt, dass nunmehr die H. Versicherung AG anstelle der H.. als verklagt gelten soll, kommt nicht in Betracht. Da die Klage und das Rechtsmittel des Klägers unbegründet sind, ist es letztlich unerheblich, ob die Klage gegen die Beklagte zu 2. wegen fehlender Passivlegitimation oder mangels einer Schadensersatzverpflichtung abgewiesen wird. 33

II. 34

Im einzelnen ist folgendes auszuführen: 35

- 1a) Nach § 529 Abs. 1 Nr. 1 ZPO ist das Berufungsgericht an die vom Gericht des erstinstanzlichen Rechtszuges festgestellten Tatsachen gebunden, soweit nicht konkrete Anhaltspunkte Zweifel an der Richtigkeit oder Vollständigkeit der entscheidungserheblichen Feststellungen begründen und deshalb eine erneute Feststellung gebieten. Konkreter Anhaltspunkt in diesem Sinne ist jeder objektivierbare rechtliche oder tatsächlicher Einwand gegen die erstinstanzlichen Feststellungen. Bloß subjektive Zweifel, lediglich abstrakte Erwägungen oder Vermutungen der Unrichtigkeit ohne greifbare Anhaltspunkte wollte der Gesetzgeber ausschließen (BGH, Urteil vom 18. Oktober 2005, Aktenzeichen VI ZR 270/04 mit Hinweis auf BGHZ 159, 254, 258). Zweifel im Sinne dieser Vorschrift liegen schon dann vor, wenn aus der für das Berufungsgericht gebotenen Sicht eine gewisse – nicht notwendig überwiegende – Wahrscheinlichkeit dafür besteht, dass im Falle der Beweiserhebung die erstinstanzliche Feststellung keinen Bestand haben wird, sich also deren Unrichtigkeit herausstellt (BGH a.a.O. mit Hinweis auf BGHZ 159, 245, 249 sowie BGH VersR 2004, 1575, 1576). 36
- b) Derartige Zweifel sind im vorliegenden Fall nicht gegeben. Auch nach der Überzeugung des Senats ist mit Rücksicht auf das Ergebnis der erstinstanzlichen Beweisaufnahme der Hergang des streitigen Unfallgeschehens hinreichend aufgeklärt und die Richtigkeit des Verteidigungsvorbringens der Beklagten erwiesen. Offen muss lediglich bleiben, aus welchem Grund der Kläger mit seinem Motorrad im Ausgangsbereich der Rechtskurve auf die durch den Beklagten zu 1. benutzte Gegenfahrbahn geraten ist. Möglicherweise war er entsprechend der Mutmaßung der Beklagten mit der Handhabung des über 200 kg schweren Motorrades Harley Davidson mit einem Hubraum von 1,4 Litern, welches er ein halbes Jahr vor dem Unfall käuflich erworben hatte, überfordert. Letztlich kann aber die Entscheidung dieser Tatsachenfrage dahinstehen. 37
- 2) Die Berufungsangriffe des Klägers richten sich gegen die Richtigkeit des unfallanalytischen Gutachtens des durch das Landgericht beauftragten Sachverständigen Dipl.-Ing. V, welches er im erstinstanzlichen Beweisaufnahmetermin am 15. Juni 2005 mündlich erstattet hat (Bl. 162/168 d.A.). Im Rahmen dieser Gutachtenerstattung ist der Sachverständige zu den durch das Landgericht übernommenen eindeutigen Feststellungen gelangt. Danach ist der Kläger mit seinem Motorrad auf die durch den Beklagten zu 1. mit seinem PKW Renault Kangoo befahrene Gegenfahrbahn geraten, wobei sich der Anstoßpunkt – aus Fahrtrichtung des Klägers gesehen – knapp einen Meter links neben der die Fahrbahnmitte kennzeichnenden unterbrochenen Leitlinie gelegen ist (Bl. 166 d.A.). Die Anprallkonstellation und –konfiguration hat der Sachverständige anschaulich in seiner Unfallrekonstruktionszeichnung nebst Auflegemaske dargestellt. Da der Kläger erst in einer Entfernung von etwa 10 Metern vor dem Kollisionspunkt auf die Fahrbahn für den Gegenverkehr geraten ist, verblieb dem Beklagten zu 1. bei der durch ihn eingehaltenen Höchstgeschwindigkeit in der Größenordnung von 50 km/h eine Zeitspanne von deutlich weniger als einer Sekunde, innerhalb der er keine wirksame Abwehrmaßnahme mehr einleiten konnte. Im weiteren Verlauf wurde dann das durch den Beklagten zu 1. gesteuerte Fahrzeug an der äußersten vorderen linken Ecke von dem klägerischen Motorrad im Zusammenhang mit einer Frontalkollision erfasst. 38
- 3) Ob dieser gutachterliche rekonstruierte Unfallhergang die Feststellung eines unabwendbaren Ereignisses im Sinne des § 17 Abs. 3 StVG zugunsten des Beklagten zu 1. zulässt, wie es das Amtsgericht angenommen hat, kann im Ergebnis dahinstehen. Entscheidend ist jedenfalls, dass kein Verschulden des Beklagten zu 1. an der Entstehung des Frontalzusammenstoßes ersichtlich ist und dass die von seinem Fahrzeug ausgegangene Betriebsgefahr bei der Abwägung aller unfallursächlichen Umstände gemäß § 39

17 Abs. 1 StVG gegenüber dem Alleinverschulden des Klägers nicht mehr in einer haftungsbegründenden Weise ins Gewicht fällt.

- III. 40
- 1) Der Sachverständige hat die durch den Zeugen Polizeimeister H am Unfallort gefertigten Lichtbilder (Bl. 8/15 Beiakte 30 Js 8578/03 StA Düsseldorf) foto- grametisch ausgewertet und hat das Ergebnis der so ermittelten Rückmessung in seine maßstabsgerechte Unfallrekonstruktionszeichnung übertragen. Daraus ergibt sich dass die am Unfallort vorgefundenen Spuren (Schlagmarke, Öl- und Kratzspuren) auf der durch den Beklagten zu 1. benutzten Fahrbahnhälfte gelegen sind, bzw. von dort ihren Ausgang nehmen und schräg in Richtung der Gegenfahrbahn verlaufen. Über diese Spuren verhält sich auch die durch den Zeugen Herring gefertigte Verkehrsunfallskizze II (Hülle Bl. 1 Beiakte). 41
- 2) Unbegründet sind die Zweifel, welche der Kläger in seiner Berufungsbegründung hinsichtlich der Authentizität der Spuren insoweit äußert, als sie durch den aufnehmenden Polizeibeamten H als auch durch den Sachverständigen dem fraglichen Unfallereignis zugeordnet worden sind. Nach Lage der Dinge erscheint es ausgeschlossen, dass die Schlagmarke sowie die S-förmige Kratzspur einem anderen Unfallereignis als der streitgegenständlichen Kollision zuzuordnen sein sollen. Dies gilt auch unter Berücksichtigung der durch den Kläger hervorgehobenen Tatsache, dass es sich bei der L 293 (Urdenbacher Weg) um einen Unfallschwerpunkt handeln soll. 42
- a) Die durch den Zeugen H gefertigten Verkehrsunfallskizzen I und II lassen einen eindeutigen räumlichen Zusammenhang zwischen den gesicherten Spuren und der Endposition der unfallbeteiligten Fahrzeuge erkennen. Nach der Erinnerung des Zeugen K, der die polizeiliche Verkehrsunfallanzeige verfasst hat, waren die Unfallspuren frisch (Bl. 156 d.A.). Auch hat der Zeuge H bekundet, bei der bezeichneten Schlagmarke (Bild 10, Beiakte Bl. 14 unten) habe es sich um eine markante Beschädigung gehandelt, die frisch gewesen sei. Dies habe man daran erkennen können, dass noch kleine Splitterteile des herausgebrochenen Fahrbelages herumgelegen hätten, die nach mehrmaligem Überfahren weggeweht worden wären. Die bildliche Darstellung der Spur spricht für die Richtigkeit dieser Annahme. 43
- aa) Zwar kann nicht mit letzter Sicherheit ausgeschlossen werden, dass entsprechend dem Vorbringen des Klägers es sich bei der Schlagmarke um eine Altbeschädigung handelt, in deren Vertiefung sich kleine Partikel und Flugdreck angesammelt haben. Auffällig ist aber die räumliche Nähe zu der Ölspur auf der Fahrbahnhälfte des Beklagten zu 1. von 50 cm bis 70 cm, deren durch das Landgericht festgestellte Unfallbezogenheit der Kläger nicht in Frage stellt. Nach der Bekundung des durch ihn benannten Zeugen L verlor das Motorrad nach dem Zusammenstoß Öl (Bl. 157 d.A.). Der Erläuterung der Sachverständigen gemäß hat die Ölspur nach ihrer chronologischen Entstehung auf der kurvenäußeren, also auf der durch den Beklagten zu 1. benutzten, Richtungsfahrbahn eingesetzt. Andernfalls hätte diese Betriebsflüssigkeit eine Quergefälle hinauffließen müssen, was nach der plausiblen Darlegung des Sachverständigen definitiv auszuschließen ist (Bl. 164 d.A.). 44
- bb) Im übrigen ist zu berücksichtigen, dass es sich bei dem mit der Spurensicherung befasst gewesenen Zeugen H um einen Polizeibeamten mit langjähriger Diensterefahrung handelt (ausweislich der Verkehrsunfallskizzen "PK z.A."). Von einem derartigen Einsatzbeamten kann angenommen werden, dass er über eine hinreichende Erfahrung darüber verfügt, ob bestimmte, auf der Straße aufgefundene Spuren einem konkreten Unfallereignis zugeordnet werden können. 45

- b) Untauglich ist auch der Versuch des Klägers, mit welchem er die Entstehung der S-förmigen Kratzspur unter Hinweis auf die Aussage des Zeugen L darzustellen versucht. 46
- aa) Nach den beiden Verkehrsunfallskizzen des Zeugen H steht diese ca. 3,9 Meter lange Spur in einem unmittelbaren räumlichen Zusammenhang mit der Endstellung der unfallbeteiligten Fahrzeuge. Wie die durch den Zeugen H aus dem Hubschrauber gefertigten Luftbildaufnahmen (Bilder 11 und 12; Bl. 81 Beiakte) erkennen lassen, führt die fast vier Meter lange Kratzspur in einer Bewegungsrichtung vom hinteren rechten Kotflügel des PKW des Beklagten zu 1. zur Endposition des Motorrades. Dabei verfängt nicht der Einwand des Klägers, die Lichtbilder zeigten sein Krad in einer aufgerichteten Stellung und auf keinem Foto sei der unmittelbare Zusammenhang zwischen der originären Lage nach der Kollision und den Spuren festgehalten worden. Wie ein Vergleich der bezeichneten Lichtbilder 11 und 12 mit der Verkehrsunfallskizze I des Zeugen H mit der Wiedergabe der exakten Endstellung der unfallbeteiligten Fahrzeuge erkennen lässt, ist das über 200 kg schwere Motorrad des Klägers von dem aufnehmenden Polizeibeamten ziemlich genau an der Stelle aufgerichtet worden, an der es zuvor etwa straßenmittig seine Endposition in einer Seitenlage eingenommen hatte. 47
- bb) Nicht zuletzt der Verlauf und die Lage der Kratzspur lassen keinen Zweifel daran aufkommen, dass sich der Zusammenstoß auf der durch den Beklagten zu 1. benutzten Fahrbahnhälfte zugetragen hat. Denn die Spur setzt etwa auf der Mitte der Fahrbahn ein und endet – weil durch das nach dem Anprall zurückschleudernde Motorrad gezeichnet – etwa straßenmittig in Höhe der unterbrochenen Leitlinie (vgl. Verkehrsunfallskizze II; Unfallrekonstruktionszeichnung des Sachverständigen). Richtig ist deshalb der in der Ermittlungsakte enthaltene Vermerk des POK B. vom 31. Oktober 2003, wonach die Kratzspur des Motorrades eine Bestätigung dafür liefert, "dass das Motorrad auf die linke Fahrspur gekommen ist und nicht der PKW" (Bl. 44 Beiakte). Soweit in einem früheren Vermerk desselben Sachbearbeiters vom 17. Oktober 2003 der Standort des PKW des Beklagten zu 1. als auffällig bezeichnet worden ist, weil dieser auch etwa hälftig die zuvor durch den Kläger benutzte Gegenspurspur eingenommen hat (Bl. 41 d.A.), erklärt sich die Besonderheit nach dem Sachverständigengutachten aus der Auslaufbewegung des Fahrzeuges nach dem Unfallanstoß: Der PKW hatte einen exzentrischen Anstoß gegen die äußerst linke Frontpartie erhalten und wurde wegen des einwirkenden Drehmomentes kollisionsbedingt entgegen dem Uhrzeigersinn in Richtung Gegenfahrbahn geschleudert, auf der es dann schließlich teilweise zum Stillstand kam (Bl. 166 d.A.). 48
- c) Nicht überzeugend ist schließlich die Erklärung, welche der Kläger in seiner Berufungsbegründung für die Entstehung der Kratzspur liefert. Danach soll sie darauf zurückzuführen sein, dass der Aussage des Zeugen L gemäß das Krad nach dem Unfall von der Fahrbahn des Beklagten zu 1. in Richtung der eigenen Fahrbahn gezogen worden sein soll (Bl. 216 d.A.). 49
- aa) Wegen der Widersprüchlichkeit der Zeugenaussage lässt sich schon nicht feststellen, dass es überhaupt vor dem Eintreffen der Polizei zu einer Ortsveränderung der Endposition des Motorrades gekommen ist. Einerseits hat der Zeuge L bekundet, man habe wegen der herauslaufenden Ölfüssigkeit das Krad von der Gegenfahrbahn weggezogen, und zwar zu einem Zeitpunkt, als die Polizei noch nicht vor Ort gewesen sei (Bl. 157 d.A.). Unvereinbar damit ist die Darstellung des Zeugen M Bl, wonach das Krad bis zum Eintreffen der Polizei nicht bewegt worden sein soll. Hinsichtlich der Richtigkeit dieser Aussage war sich der Zeuge "ziemlich sicher" und hat in diesem Zusammenhang überzeugend das Gewicht des Krades von über 200 kg verwiesen (Bl. 159 d.A.). 50

bb) Selbst wenn es aber zu einer der Aussage des Zeugen L entsprechenden Ortsveränderung des Krades noch vor der polizeilichen Unfallaufnahme gekommen wäre, hätte diese allenfalls die Endposition des Krades um einen halben bis zu einem ganzen Meter verändert ("Wir haben es ungefähr einen Meter, einen halben Meter weggezogen und hochgestellt, damit die Flüssigkeit nicht komplett auslief"; Bl. 157 d.A.). Mit einem solchen Vorgang lässt sich indes nicht die Entstehung einer Kratzspur auf einer Länge von 3,90 Metern erklären. 51

d) Unerheblich ist auch der Einwand des Klägers, es sei bisher nicht geklärt worden, ob entsprechend der Annahme des Sachverständigen tatsächlich die bezeichnete Schlagmarke von einem abgeknickten Bodenblech des PKW Renault verursacht worden ist. Welches Fahrzeugteil die Einkerbung in der Asphaltoberfläche verursacht hat, lässt sich aller Wahrscheinlichkeit nach im Nachhinein nicht mehr zweifelsfrei ermitteln. Im übrigen kann auch die Aufklärung dieser Tatsachenfrage dahinstehen. Entscheidend ist jedenfalls die räumliche Nähe der Schlagmarke zu den übrigen Spuren auf der Straßenoberfläche, die eindeutig dem fraglichen Unfallgeschehen zuzuordnen sind. 52

IV. 53

1) Neben der Sache liegen die Erklärungen des Klägers bezüglich des bewegungsdynamischen Verhaltens seines Motorrades beim Durchfahren der Rechtskurve, an deren Ausgang sich die Kollision ereignet hat. Physikalisch nicht nachvollziehbar ist seine Behauptung, sein Fahrzeug sei "weiter auf die rechte, ihm zustehende Fahrbahnhälfte rausgedrückt worden, während das Fahrzeug des Beklagten schon bei geringer Geschwindigkeit auf die linke der ihm zustehenden Fahrbahnhälfte, also in die Straßenmitte, gedrückt worden" sei (Bl. 216 d.A.). Zu Recht weisen die Beklagten in ihrer Berufungserwiderung darauf hin, dass bei dem Befahren einer Rechtskurve mit dem Motorrad die Fliehkräfte in Linksrichtung wirken, hingegen beim Befahren einer Linkskurve in Rechtsrichtung (Bl. 225 d.A.). Nach den bewegungsdynamischen Zusammenhängen war es also möglich, dass der Kläger wegen überhöhter Geschwindigkeit und der damit verbundenen Fliehkrafteinwirkung ausgangs der Rechtskurve in der durch den Sachverständigen beschriebenen Weise um etwa einen Meter auf die Gegenfahrbahn geriet. 54

2) Die durch das Landgericht mit Hilfe des verkehrsanalytischen Gutachtens des Sachverständigen V. getroffene Feststellung, wonach der Kläger derjenige Unfallbeteiligte war, der unter Verstoß gegen § 2 Abs. 1 Satz 1 StVO auf die Fahrbahn für den Gegenverkehr geraten ist, wird auch gestützt durch die glaubhaften Bekundungen der unbeteiligten Unfallzeugen A. und R. K. 55

a) Diese haben übereinstimmend angegeben, der Kastenwagen des Beklagten zu 1. sei unmittelbar vor dem Zusammenstoß "ganz normal mittig auf seiner Spur" bzw. "ganz normal in seiner Spur" gefahren. Erst nachdem der Wagen plötzlich "ganz stark" abgebremst worden sei, habe dieser eine Richtungsänderung nach links vollzogen, ohne dass die Zeugen von ihrer Position auf dem Radweg rechts neben der Straße – aus der Fahrtrichtung des Beklagten zu 1. gesehen – den Grund für die plötzliche Abbremsung zu erkennen vermochten (Bl. 160 -162 d.A.). Dies lag an dem Umstand, dass durch den Kastenwagen die Sicht auf den ausgangs des Kurvenbereiches sich nähernden Kläger für sie verdeckt war. Es besteht kein Grund, an der Zuverlässigkeit der durch die Zeugen wiedergegebenen Beobachtung zu zweifeln, da sie auf dem Radweg das fragliche Geschehen aus nächster Nähe – nach Darstellung des Zeugen R. K. ca. sieben bis acht Meter entfernt – verfolgten. 56

- b) Nach den Bekundungen der Zeugen K. bestehen auch keine Anhaltspunkte für die Richtigkeit der Behauptung des Klägers, der Beklagte zu 1. sei bei der Annäherung an die Unfallstelle von der Sonne geblendet worden. Deswegen auf die Fahrbahnhälfte für den Gegenverkehr geraten. Denn die Zeugen haben angegeben, sie seien in der gleichen Richtung wie der Beklagte zu 1. unterwegs gewesen, aber trotz Sonneneinstrahlung nicht geblendet worden (Bl. 167 d.A.).
- c) Ohne Erfolg zieht der Kläger die Richtigkeit der durch die Zeugen K. wiedergegebenen Beobachtungen mit dem Vorbringen in Zweifel, der Unfall müsse sich unmittelbar hinter der Kurve, "also unmittelbar nach dem Herausdrücken des Renault aus der Kurve zugetragen haben"; hingegen hätten die Zeugen K. die Wahrnehmung der straßenmittigen Fahrweise des Beklagten zu 1. zu dem frühen Zeitpunkt gemacht, als dieser sich noch vor der Kurve auf der geraden Strecke befunden habe (Bl. 216 d.A.). Dieses Vorbringen geht an den Tatsachen vorbei. Nach den polizeilichen Unfallskizzen und der Unfallrekonstruktionszeichnung des Sachverständigen hat sich die Kollision in einer Phase ereignet, als sich der Beklagte zu 1. eingangs der – aus seiner Fahrtrichtung gesehen – Linkskurve fortbewegte. 58
- 3) Allein der Zeuge L. hat einen Sachverhalt bekundet, der die Schlussfolgerung nahe legen soll, der Beklagte zu 1. sei entsprechend dem Klagevorbringen auf die Fahrbahn des Klägers geraten. In Übereinstimmung mit der Beweiswürdigung des Landgerichts ist auch der Senat der Auffassung, dass die Angaben des Zeugen L. nicht geeignet sind, die Richtigkeit der anderslautenden Ausführungen des Sachverständigen sowie der gegenteiligen Beobachtungen der Zeugen K. in Zweifel zu ziehen. 59
- a) Zum einen bestehen die bereits durch das Landgericht dargelegten Glaubhaftigkeitsbedenken im Hinblick darauf fort, dass der Zeuge in seiner schriftlichen Schilderung vom 24. September 2003 das fragliche Ereignis so geschildert hat, als habe er als sogenannter "Knallzeuge" nur das nachkollisionäre Geschehen über seinen Rückspiegel wahrgenommen, als er den Kläger "über die Kühlerhaube" fliegen sah. Dazu, dass der Beklagte zu 1. zuvor über die Straßenmitte hinaus geraten sei, hatte er nichts angegeben. In Widerspruch dazu steht seine fast zwei Jahre später vor dem Landgericht gemachte Zeugenaussage, derzufolge er auch den Zusammenprall selbst im Spiegel gesehen haben will. Zuvor will er beobachtet haben, dass der entgegenkommende Beklagte zu 1. auch seine, des Zeugen, Fahrspur, im Moment der Begegnung mitbenutzte (Bl. 157 d.A.). Zutreffend ist die Begründung des Landgerichts, der Zeuge habe keine Erklärung dafür angeboten, aus welchem Grund er erst längere Zeit nach dem Unfall Detailangaben zu dem fraglichen Geschehen gemacht habe, die zudem in Widerspruch zu seiner unfallnahen schriftlichen Darstellung stünden 60
- b) In diesem Zusammenhang ist auch die Aussage des Zeugen vor dem Landgericht zu erwähnen, er habe bei der Begegnung mit dem Beklagten zu 1. gesehen, dass dieser "mit der linken Hand am fummeln" war, was der Zeuge auf ein Handy oder die Sonnenblende bezogen hat (Bl. 157 d.A.). Nicht nachvollziehbar ist, aus welchem Grund der Zeuge ein derart wichtiges Detail, wäre dieses authentisch, zu dem unfallnahen Zeitpunkt im Rahmen des Ermittlungsverfahrens unerwähnt gelassen hat. Der Vollständigkeit halber sei auch noch der Widerspruch zwischen seiner Darstellung und derjenigen des Zeugen M-B. erwähnt, der sich – wie bereits dargelegt – auf die Frage der Ortsveränderung des gestürzten Motorrades des Klägers noch vor dem Eintreffen der Polizei bezog. 61
- c) Schließlich ist auch die Darstellung des Zeugen zum Unfallhergang insgesamt nicht stimmig. Nach seiner Beobachtung soll der Beklagte zu 1. zunächst "fast auf der Mittellinie gefahren" sein, ehe er dann bei der Begegnung mit dem Zeugen die durch diesen befahrene 62

Fahrspur mitgenutzt habe. Die räumliche Entfernung zwischen seinem Motorrad und demjenigen des Klägers hat er mit 30 bis 40 Metern angegeben (Bl. 156, 157 d.A.). Träfe diese Darstellung zu, müsste der Beklagte zu 1. bereits weit vor dem späteren Unfallort auf die Gegenfahrbahn geraten sein: Überträgt man die Entfernungsangabe des Zeugen auf die maßstabsgerechte Unfallrekonstruktionszeichnung des Sachverständigen, hätte der Beklagte zu 1. schon auf völlig gerader Strecke weit vor dem Beginn der Linkskurve und damit weit vor dem späteren Kollisionsort die gegnerische Fahrbahnhälfte befahren. Ganz abgesehen davon, dass sich ein derartiger Hergang nicht mit den Beobachtungen der Zeugen Kempkes vereinbaren lässt, fehlt dem durch den Zeugen L. geschilderten Fahrverhalten des Beklagten zu 1. auch jede Plausibilität: Er hätte erst zu Beginn der Linkskurve einen Anlass gehabt, diese die Straßenmitte überfahrend "zu schneiden", nicht aber bereits 30 bis 40 Meter zuvor auf einer noch völlig geraden Streckenführung.

4) Abschließend sei noch darauf hingewiesen, dass die Kfz-Haftpflichtversicherung des Klägers nicht ohne Grund – wie unstreitig ist – den dem Beklagten zu 1. entstandenen Unfallschaden voll ersetzt hat (Bl. 44 unten der Akte). 63

V. 64

Ein Verschulden des Beklagten zu 1. an der Entstehung des Frontalzusammenstoßes ist nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme nicht ersichtlich. Ihm kann weder eine verkehrswidrige Fahrbahnbenutzung (§ 2 Abs. 1 Satz 1 StVO), noch ein Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot (§ 2 Abs. 2 StVO) oder eine nach Maßgabe des § 3 Abs. 1 StVO überhöhte Annäherungsgeschwindigkeit angelastet werden. 65

1a) Nach den Berechnungen des Sachverständigen hatte der PKW Renault eine Kollisionsgeschwindigkeit zwischen ca. 50 und 55 km/h – rechnerisch zwischen 51 – 54 km/h - (Bl. 167 d.A.). Bei dieser Sachlage ist kein Verstoß gegen die am Unfallort geltende Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h feststellbar (vgl. dazu den Inhalt der polizeilichen Verkehrsunfallanzeige; Bl. 2 Beiakte). Es herrschten günstige Witterungs- und Sichtverhältnisse bei überschaubarer Streckenführung. Deswegen war der Beklagte zu 1. nicht gehindert, die am Unfallort zulässige Höchstgeschwindigkeit auszunutzen. 66

b) Zwar lässt sich nach den Berechnungen des Sachverständigen eine Kollisionsgeschwindigkeit von bis zu 54 km/h nicht ausschließen. Eine solche kann zu Lasten des Beklagten zu 1. jedoch nicht festgestellt werden, da sichere Anhaltspunkte für die Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit fehlen. Auch nach der Beobachtung des Zeugen R. K. fuhr der Kastenwagen "so ca. 50 bis 60 km/h schnell" (Bl. 161 d.A.), so dass auch nach seiner Wahrnehmung die Einhaltung der am Unfallort zulässigen Höchstgeschwindigkeit nicht ausgeschlossen werden kann. 67

2) Hingegen steht schon nach seinem eigenen Vorbringen eine Geschwindigkeitsüberschreitung durch den Kläger fest. Er gibt an, er sei an der Unfallstelle mit seinem Motorrad "etwa 60 km/h oder sogar noch etwas langsamer" gefahren (Bl. 3 d.A.). Die Darstellung des Zeugen L., die "Richtgeschwindigkeit" an der Unfallstelle habe 70 km/h betragen (Bl. 156 d.A.) ist in jeder Hinsicht sachlich falsch. Die durch den Sachverständigen V. an der Unfallstelle gefertigten Lichtbilder 8 und 9 lassen aus der Annäherungsrichtung des Klägers und des Zeugen L. eingangs der Rechtskurve eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 50 km/h erkennen (Zeichen 274 zu § 41 StVO). 68

3) Die von dem klägerischen Motorrad ausgegangene Betriebsgefahr war aufgrund der Tatsache deutlich erhöht, dass er aufgrund eines durch ihn verschuldeten Fahrfehlers 69

ausgangs der Kurve ca. einen Meter auf die durch den Beklagten zu 1. benutzte Gegenfahrbahn geraten war, ohne dass dieser noch eine Möglichkeit zur Abwendung der Frontalkollision hatte. Wäre der Zusammenstoß für den Beklagten zu 1) kein unabwendbares Ereignis im Sinne des § 17 Abs. 3 StVG gewesen, wäre jedenfalls bei der Abwägung aller unfallursächlichen Umstände gemäß § 17 Abs. 1 StVG für die Annahme einer Mithaftung der Beklagten allein aus Gründen der Betriebsgefahr in Anbetracht des in mehrfacher Hinsicht schuldhaften Annäherungsverhaltens des Klägers kein Raum.

VI.	70
Die Kostenentscheidung beruht auf § 97 Abs. 1 ZPO.	71
Die Anordnung über die vorläufige Vollstreckbarkeit des Urteils hat ihre Grundlage in §§ 708 Nr. 10, 711 ZPO.	72
Der Gegenstandswert für den Berufungsrechtszug beträgt 61.313,22 € (22.117,68 € + 25.000,00 € + 12.695,54 € + 1.500,00 €). Dieser Betrag macht auch die Beschwer des Klägers aus.	73
Zur Zulassung der Revision besteht kein Anlass, weil die Voraussetzungen des § 543 Abs. 2 ZPO nicht gegeben sind.	74
Dr. E K E	75