

---

**Datum:** 10.03.2008  
**Gericht:** Oberlandesgericht Düsseldorf  
**Spruchkörper:** 1. Zivilsenat  
**Entscheidungsart:** Urteil  
**Aktenzeichen:** I-1 U 188/07  
**ECLI:** ECLI:DE:OLGD:2008:0310.I1U188.07.00

---

**Tenor:**

Die Berufung der Beklagten gegen das am 18. Juli 2007 verkündete Urteil des Einzelrichters der 17. Zivilkammer des Landgerichts Wuppertal wird zurückge-wiesen.

Die Kosten des Berufungsverfahrens fallen den Beklagten zur Last.

Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar.

---

**Entscheidungsgründe:**

Die zulässige Berufung der Beklagten ist in der Sache unbegründet. Sie wenden sich ohne Erfolg dagegen, dass das Landgericht der Klage in vollem Umfang stattgegeben hat.

Nach dem Ergebnis der erstinstanzlichen Tatsachenaufklärung ist kein Raum für die durch die Beklagten mit ihrem Rechtsmittel geltend gemachte Reduzierung der Anspruchsberechtigung des Klägers auf die Quote von 2/3 seiner nunmehr in der Berufungsinstanz unstreitigen materiellen und immateriellen Unfallschäden. Entgegen der seitens der Beklagten geäußerten Ansicht lässt sich kein schuldhaftes Fehlverhalten des Klägers feststellen, welches sich (mit)ursächlich auf die Entstehung der Unfallschäden ausgewirkt hat. Vielmehr trifft den Beklagten zu 1. die alleinige Verantwortung für das Zustandekommen des Kollisionsereignisses, welches er durch grob fahrlässige Unachtsamkeiten herbeigeführt hat. Das Ausmaß der ihm anzulastenden Pflichtwidrigkeiten wiegt so schwer, dass demgegenüber die von dem Motorrad des Klägers ausgegangene Betriebsgefahr bei der Abwägung aller unfallursächlichen Umstände nicht mehr haftungsbegründend ins Gewicht fällt.

Im Einzelnen ist Folgendes auszuführen:

- I. 5
- 1) Gemäß § 529 Abs. 1 Ziff. 2 ZPO hat das Berufungsgericht seiner Verhandlung und Entscheidung die vom Gericht des ersten Rechtszuges festgestellten Tatsachen zugrunde zu legen, 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 tatsächliche Einwand gegen die erstinstanzlichen Feststellungen. Bloß subjektive Zweifel, lediglich abstrakte Erwägungen oder Vermutungen der Unrichtigkeit ohne greifbare Anhaltspunkte wollte der Gesetzgeber ausschließen (BGH NJW 2006, 152 mit Hinweis auf BGHZ 159, 254, 258). Durchgreifende Zweifel sind in Bezug auf die Richtigkeit der Tatsachenfeststellungen im angefochtenen Urteil nicht gegeben. 6
- 2) Danach steht außer Zweifel, dass der Beklagte zu 1. durch ein grob fahrlässiges Fehlverhalten die maßgebliche Ausgangsursache für die Entstehung der Kollision gesetzt hat. Unbegründet sind die Einwendungen der Beklagten, die darauf abzielen, dem Kläger ein ursächliches Mitverschulden wegen einer überhöhten Annäherungsgeschwindigkeit und/oder einer fehlerhaften Bremsreaktion anzulasten. Zwar lässt sich eine geringfügige Überschreitung der innerorts zulässigen Höchstgeschwindigkeit um 5 km/h durch den Kläger feststellen. Es ist jedoch nicht ersichtlich, dass sich diese Überschreitung in schadensstiftender oder –fördernder Weise in dem Unfallgeschehen niedergeschlagen hat. Vielmehr ist nach dem Ergebnis der erstinstanzlichen Tatsachenaufklärung davon auszugehen, dass sich das Unfallgeschehen in gleicher Weise und im Wesentlichen mit denselben Schadensfolgen ereignet hätte, wenn der Kläger mit der nach den Vorgaben des § 3 StVO zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf den Kollisionsort zugefahren wäre. 7
- 3) Ebenso wenig kann dem Kläger die Tatsache angelastet werden, die Gefahrenabbremmung seines Motorrades so intensiv ausgeführt zu haben, dass das Vorderrad mit der schadensursächlichen Sturzfolge blockierte. Denn nach dem anfänglichen Stillstand des durch den Beklagten zu 1. rückwärts gesteuerten Pkw Daimler-Chrysler in der rechtsseitigen Garageneinfahrt des Hauses S. Nr. 81 in Heiligenhaus, welcher bei dem Kläger den Eindruck eines verkehrsgerechten Verhaltens seines späteren Unfallgegners entstehen ließ, setzte bei seiner weiteren Annäherung mit dem Motorrad die Rückwärtsfahrt des Pkw so plötzlich über zwei Fahrspuren hinweg ein, dass er sich in nicht vorwerfbarer Weise zu einer Notbremsung veranlasst sah. Dass in dieser Gefahrensituation bei dem Bemühen des Klägers, nicht mit dem plötzlichen Frontalhindernis zusammen zu stoßen, der Bremsensatz mit der Folge einer Vorderradblockade zu heftig ausfiel, begründet nicht den Vorwurf einer fahrlässigen Unfallmitverursachung. 8
- II. 9
- 1) Unstreitig hatte der Beklagte zu 1. die Absicht, aus einer in seinem damaligen Wohnhaus S. 81 gelegenen Garageneinfahrt mit dem Heck seines Pkw rückwärts in die zweispurige Einbahnstraße S. zu fahren, um sodann von der durch den Kläger benutzten linken Fahrspur aus seine Fahrt geradeaus in östlicher Richtung fortzusetzen. 10
- 2) Im Zusammenhang mit diesem Fahrmanöver hatte er gleich in zweifacher Hinsicht strengste Sorgfaltsanforderungen zu beachten: Zum Einen hatte er sich gemäß § 9 Abs. 5 StVO als Rückwärtsfahrer so zu verhalten, dass eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen war. Gleiches galt im Hinblick auf die Bestimmung des § 11

10 StVO. Auch danach muss derjenige Verkehrsteilnehmer, der aus einem Grundstück auf die Fahrbahn einfahren will, sich so verhalten, dass eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen ist.

Von dem Rückwärts- bzw. Grundstücksausfahrer wird äußerste Sorgfalt gefordert. 12

a) Es ist möglichst weit rechts und in ständiger Bremsbereitschaft rückwärts zu fahren; bei rückwärtigem Verkehr ist sofort anzuhalten. Der zurückstoßende Kraftfahrer muss darauf achten, dass der Gefahrraum hinter dem Kraftfahrzeug frei ist und von hinten wie von den Seiten her frei bleibt. Bei einer Kollision während des Zurücksetzens spricht der Anschein schuldhafter Unfallverursachung durch einen Verstoß gegen den strengen Sorgfaltspflicht des § 9 Abs. 5 StVO gegen den Rückwärtsfahrenden (ständige Rechtsprechung des Senats, so auch Hentschel, Straßenverkehrsrecht, 38. Aufl., § 9 StVO, Rdnr. 51 und 55). 13

b) Der Grundstücksausfahrer muss sich vergewissern, dass die Fahrbahn für ihn im Rahmen der gebotenen Sicherheitsabstände frei ist und dass er niemanden übermäßig behindert. Die Verantwortung für die Sicherheit des Vorgangs trifft vor allem ihn. Besonders erhöhte Sorgfaltspflichten bestehen beim Einfahren in der Dunkelheit. Gegen den Ausfahrenden aus einem Grundstück bzw. gegen einen Rückwärtsfahrer spricht der Anschein schuldhafter Unfallverursachung bei einer Kollision mit dem fließenden Verkehr (ständige Rechtsprechung des Senats, zuletzt Urteil vom 11. Juni 2007, Az.: I-1 U 261/06; so auch Hentschel a.a.O., § 10 StVO, Rdnr. 11 mit weiteren Rechtsprechungsnachweisen). 14

3) Zur Feststellung eines unfallursächlichen Fehlverhaltens des Beklagten zu 1. bedarf es indes noch nicht einmal der Heranziehung der Grundsätze über den Anscheinsbeweis. Es ist unstreitig, dass er nicht den strengen Sorgfaltspflichten der §§ 9 Abs. 5, 10 StVO gerecht geworden ist. Aus diesem Grund haben die Beklagten schon vorprozessual ihre Einstandspflicht im Umfang von 2/3 der materiellen und immateriellen Unfallschäden des Klägers anerkannt. 15

4) Indes sieht sich der Senat im Hinblick auf das Berufungsvorbringen der Beklagten veranlasst, das Ausmaß der Pflichtwidrigkeit des Beklagten zu 1. als Rückwärts- und Grundstücksausfahrer zu verdeutlichen. Dieses ist so gravierend, dass der Vorwurf einer grob fahrlässigen Unfallverursachung gerechtfertigt ist. 16

a) Sowohl bei seiner Befragung durch die aufnehmenden Polizeibeamten am Unfallort als auch bei seiner informatorischen Befragung durch das Landgericht im Termin am 4. Oktober 2006 hat der Beklagte zu 1. angegeben, vorkollisionär "den Motorradfahrer" erst im Rückspiegel gesehen zu haben. Bei dieser Sachlage ist davon auszugehen, dass der Beklagte zu 1. anlässlich seiner Rückwärtsfahrt viel zu spät auf den bevorrechtigten fließenden Verkehr der Straße Südring geachtet hat. Denn nach dem durch den Sachverständigen N. in seinem für das Landgericht erstatteten Gutachten vom 16. April 2007 zeichnerisch rekonstruierten Bewegungsablauf der Rückwärtsfahrt konnte der Beklagte zu 1. in seinem Pkw erst zu einem Zeitpunkt den von hinten herannahenden Verkehr über seine Rückspiegel beobachten, als das Fahrzeug bereits eine ausgeprägte Schrägstellung im Verhältnis zum geraden Straßenverlauf erreicht hatte und damit die durch den Kläger benutzte linke Fahrspur vollständig versperrte. Vor der abbiegebedingten Schrägstellung hätte der Beklagte zu 1. mit Hilfe seiner Spiegel nur die Verkehrssituation unmittelbar hinter ihm in der Sichtachse zu der gegenüberliegenden Häuserfront wahrnehmen können. 17

aa) Wegen dieser Zusammenhänge steht Folgendes fest: Der Beklagte zu 1. hat sich unter Verletzung seiner strengen Sorgfaltspflichten viel zu spät über das Herannahen des 18

bevorrechtigten fließenden Verkehrs vergewissert, nämlich erst zu einem Zeitpunkt, als sein Fahrzeug am Ende des Abbiegevorganges die durch den Sachverständigen zeichnerisch dargestellte Schrägstellung unter Inanspruchnahme der gesamten linken Fahrspur erreicht hatte. Um in der gemäß §§ 9 Abs. 5, 10 StVO gebotenen Weise für den Ausschluss einer Gefährdung der vorfahrtberechtigten Verkehrsteilnehmer Sorge zu tragen, hätte der Beklagte zu 1. hingegen sich schon unmittelbar bei dem Verlassen der Grundstückseinfahrt über die Verkehrssituation aus der Richtung der Straße Südring vergewissern müssen, aus welcher sich der Kläger näherte.

bb) Dabei bildete der nach der polizeilichen Unfallzeichnung und nach der Rekonstruktionszeichnung des Sachverständigen N. am rechten Straßenrand in Höhe des Hauses Nr. 81 abgestellt gewesene Pkw kein nennenswertes Sichthindernis. Denn dieser Wagen nahm weniger als die Hälfte der 5,30 m breiten rechten Fahrspur ein. Wie der Sachverständige N. in seinem für die Staatsanwaltschaft Wuppertal erstellten Erstgutachten vom 10. Juni 2003 dargelegt hat, konnte der Beklagte zu 1. mit dem Heck seines Pkw so weit einfahren, wie die linksseitige Front des geparkten Fahrzeuges reichte; von dieser Position aus hatte er eine Sicht auf den sich nähernden Verkehr auf eine Distanz zwischen 115 und 130 m (Bl. 36 Beiakte). 19

b) Der Beklagte zu 1. hat sich im strafrechtlichen Ermittlungsverfahren 90 Js 520/03 StA Wuppertal unstreitig dahingehend eingelassen, es herrsche zur Unfallzeit gewöhnlich reger Fahrzeugverkehr auf dem Südring, was ihm als Bewohner des Hauses Nr. 81 bekannt sei (Bl. 9 d.A.). Damit ist festzustellen, dass der Beklagte zu 1. nach den örtlichen Straßen- und Verkehrsverhältnissen zu Beginn der Rückwärtsfahrt eine Vorsichtsmaßnahme unterlassen hat, deren Einhaltung sich ihm förmlich hätte aufdrängen müssen: Eine frühzeitige Beobachtung des sich ihm seitlich von rechts nähernden bevorrechtigten fließenden Verkehrs. Tatsächlich hat der Beklagte zu 1. die Verkehrssituation hinter ihm viel zu spät erst zu einem Zeitpunkt wahrgenommen, als er diese am Ende des Abbiegevorganges über seine Rückspiegel beobachten konnte. 20

c) Nicht überzeugend ist die Darstellung des Beklagten zu 1. bei seiner informatorischen Befragung durch das Landgericht, er habe nach der Wahrnehmung des "Motorradfahrers" im Rückspiegel zu einem Anhalten entschlossen, "damit der rechts vorbei fahren kann" (Bl. 117 unten d.A.). Nach der zeichnerischen Unfallrekonstruktion des Sachverständigen in Verbindung mit seiner Zeit-Weg-Analyse hatte der Kläger zu dem Zeitpunkt, als der Beklagte zu 1. in der Rückwärtsfahrt die durch ihn, den Kläger, benutzte 3,2 m breite linke Fahrspur erreichte, bereits eine Ausweichbewegung nach links in Verbindung mit einer Vollbremsung eingeleitet, die – nicht zuletzt wegen des anschließenden Sturzes – jede Ausweichbewegung nach rechts unmöglich machte. Das durch den Sachverständigen rekonstruierte Lenkverhalten des Klägers ist typisch für das intuitive Lenkverhalten eines Fahrzeugführers bei einer plötzlichen Begegnung mit rechtsseitigem Annäherungsverkehr: Der Fahrer ist bemüht, durch eine reflexartige Ausweichbewegung nach links sein Fahrzeug von der rechtsseitigen Gefahrensituation wegzulenken. 21

d) Im Zusammenhang mit dem pflichtwidrigen Verhalten des Beklagten zu 1. ist schließlich auch die schon durch das Landgericht aufgezeigte Tatsache zu berücksichtigen, dass der Beklagte zu 1. trotz des rechtsseitig am Straßenrand in Höhe des Hauses Nr. 81 abgestellt gewesenen Wagens fahrtechnisch gar nicht darauf angewiesen war, die Rückwärtsbewegung in einem weiten Bogen bis hin zu der durch den Kläger benutzten linken Fahrspur auszugestalten. Der Sachverständige N. hat wiederholt – zuletzt in seinem Gutachten vom 16. April 2007 – dargelegt, dass der Beklagte zu 1. raumsparend sofort nach Verlassen der 22

Grundstückseinfahrt seine Lenkung nach rechts hätte einschlagen können mit der Folge, dass er dann etwa mittig innerhalb der rechten, 5,30 m breiten Spur einen 90 Grad-Bogen hätte ausfahren können; von dort aus hätte er dann seine Weiterfahrt in Geradeausrichtung aufnehmen können (S. 12 des Gutachtens).

III. 23

1) Die Beklagten machen ohne Erfolg geltend, der Kläger habe schon frühzeitig damit gerechnet, dass der Beklagte zu 1. aus der Garageneinfahrt zurücksetzen werde, und er sei deshalb gehalten gewesen, zur Vermeidung einer Sturz- und Verletzungsgefahr ein Bremsmanöver einzuleiten (Bl. 206 d.A.). Im Hinblick auf den zu Gunsten des vorfahrtberechtigten Klägers eingreifenden Grundsatzes des Vertrauens auf ein verkehrsgerechtes Verhalten wartepflichtiger Verkehrsteilnehmer war der Kläger nicht gehalten, schon frühzeitig seine Fahrtgeschwindigkeit auf ein Tempo zu reduzieren, welches eine räumliche Vermeidbarkeit der Kollision durch eine Vollbremsung ermöglicht hätte. Es lässt sich nicht feststellen, dass die Rückwärtsbewegung des Beklagten zu 1. für den Kläger von vornherein als konkrete Gefahrensituation wegen einer drohenden Überschneidung der Fahrlinien erkennbar war. 24

a) Der Darstellung des Klägers zufolge ist der Beklagte zu 1. nicht in einem Zug von der rechtsseitigen Garageneinfahrt rückwärts auf die linke Fahrspur vorgedrungen. Vielmehr stand dessen Pkw Daimler Chrysler bei der ersten Wahrnehmung durch den Kläger noch in der Garageneinfahrt, ehe er dann bei der weiteren Annäherung des klägerischen Motorrades plötzlich ruckartig bis zum linken Fahrstreifen weiterbewegt wurde (Bl. 3, 104 d.A.). Diese Ausführung haben sich die Beklagten bereits erstinstanzlich zu Eigen gemacht und daraus die – sachlich unzutreffende – Schlussfolgerung gezogen, der Kläger habe "in jedem Fall damit rechnen müssen, dass der Beklagte zu 1. aus dem Grundstück auf die Fahrbahn fährt" (Bl. 92 unten d.A.). Auch in der Berufungsinstanz ist unstrittig, dass der Kläger den Pkw des Beklagten zu 1. erstmals gesehen hat, als dieser noch in der Garageneinfahrt stand (Bl. 206, 221 d.A.). Bereits gegenüber den aufnehmenden Polizeibeamten hatte der Kläger angegeben, der Pkw seines Unfallgegners sei sodann "sehr zügig" rückwärts herausgefahren. 25

b) Stimmig dazu ist die Darstellung des Sachverständigen N. in seinem Gutachten vom 16. April 2007, die ausweislich der Bremsspur erfolgte Überbremsung des Motorrades deute darauf hin, dass der Kläger – zu ergänzen ist: durch die sehr zügige Rückwärtsfahrt – überrascht wurde und sodann spontan und zu heftig reagierte; dies sei in der Geschehensabfolge auch nachvollziehbar, da der Beklagte zu 1. keine Veranlassung zu einer Einfahrt auf die linke Fahrspur gehabt habe (S. 12 des Gutachten). 26

c) Nach Lage der Dinge ist somit davon auszugehen, dass der Kläger in der ersten Phase seiner Annäherung an den Unfallort den Pkw des Beklagten zu 1. in einer Standposition wahrgenommen hat. Dazu dem trotz der zum Unfallzeitpunkt herrschenden Dunkelheit das Motorrad des bevorrechtigten Klägers wegen des Fahrlichts den Darlegungen des Sachverständigen gemäß für den Beklagten zu 1. bei gerader Streckenführung auf eine Distanz von mindestens 115 m erkennbar war, greift zu Gunsten des Klägers der Vertrauensgrundsatz ein. Nach diesem darf sich ein Fahrzeugführer grundsätzlich auf ein verkehrsgerechtes Verhalten der anderen Verkehrsteilnehmer verlassen. Insbesondere muss er sich nicht auf grobe Verkehrsverstöße einstellen (Greger, Haftungsrecht des Straßenverkehrs, 4. Aufl., § 14, Rdnr. 12 mit zahlreichen Rechtsprechungsnachweisen). 27

2) 28

- Dem steht nicht entgegen, dass sich der Kläger der Unfallstelle entsprechend der Feststellung im angefochtenen Urteil mit einer etwas überhöhten Geschwindigkeit genähert hat. Diese kann nach der durch den Sachverständigen N. in seinem für die Staatsanwaltschaft Wuppertal unter dem Datum des 10. Juni 2003 erstellten Gutachten mit der darin angegebenen Berechnungsbandbreite zwischen 55 und 62 km/h zu Lasten des Klägers sicher nur mit dem erstgenannten unteren Wert in Ansatz gebracht werden. 29
- a) Zum Einen ist zu berücksichtigen, dass ein wartepflichtiger Verkehrsteilnehmer im innerstädtischen Verkehr immer mit einer gewissen Überschreitung der innerorts zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h zu rechnen hat. 30
- b) Darüber hinaus hält sich die Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in engen Grenzen. Der Kläger befuhr eine insgesamt 8,50 m breite Einbahnstraße mit zwei Fahrspuren, die wegen des geraden Streckenverlaufs aus seiner Annäherungsrichtung für den Beklagten zu 1. auf weit mehr als 100 m einsehbar war. Zwar herrschte zum Unfallzeitpunkt Dunkelheit. Da an dem Motorrad des Klägers jedoch unstreitig das Fahrlicht eingeschaltet war, steht nach den gutachterlichen Ausführungen des Sachverständigen N. die wechselseitige frühzeitige Wahrnehmbarkeit der späteren Unfallgegner untereinander außer Zweifel. 31
- c) In diesem Zusammenhang verfängt nicht der Einwand der Beklagten, eine zum Unfallzeitpunkt bestehende Feuchtigkeit habe die mit der Annäherung des Motorrades des Klägers verbunden gewesene Betriebsgefahr deutlich erhöht (Bl. 205 d.A.). Zwar hat der Kläger bei seiner informatorischen Befragung durch das Landgericht angegeben, es sei "kalt und feucht" gewesen (Bl. 117 d.A.). In der polizeilichen Verkehrsunfallanzeige ist aber der Straßenzustand als "trocken" ohne irgendwelche Gefahrenstellen beschrieben. Die in der beigezogenen Ermittlungsakte befindlichen Lichtbilder geben die örtliche Straßen- und Verkehrssituation wieder. Das Vorbringen der Parteien enthält keine Anhaltspunkte für die Annahme, dass sich der Kläger im Rahmen eines nennenswerten Verkehrsaufkommens der Unfallstelle genähert hat. Nach dem unstreitigen Sachverhalt in Verbindung mit dem Inhalt der beigezogenen Ermittlungsakte 90 Js 520/03 StA Wuppertal ist vielmehr davon auszugehen, dass sich nur der Kläger und der Beklagte zu 1. auf der Straße S. im Bereich der Unfallstelle als Verkehrsteilnehmer um 6.45 Uhr morgens befanden. 32
- d) Bei dieser Ausgangssituation kann die feststellbare Annäherungsgeschwindigkeit des Klägers von 55 km/h diesem nicht von vornherein als unfallursächliche Pflichtwidrigkeit angelastet werden. Dies gilt insbesondere – wie noch darzulegen sein wird – im Hinblick auf die Tatsache, dass nach den Ausführungen des Sachverständigen N. in seinem Gutachten vom 16. April 2007 der Kläger selbst bei einer deutlich geringeren Annäherungsgeschwindigkeit, von z.B. 40 km/h, genauso in schadensursächlicher Weise infolge der heftigen Gefahrenbremsung als Reaktion auf die plötzliche Rückwärtsfahrt des Beklagten zu 1. hätte stürzen können wie bei dem feststellbaren Annäherungstempo von 55 km/h. 33
- 3) Die Beklagten berufen sich ohne Erfolg darauf, die vorkollisionäre Geschwindigkeit des Klägers habe tatsächlich über dem Wert von 55 km/h gelegen, weil dieser bei seiner informatorischen Befragung angegeben habe, bereits auf den Anblick des stehenden Pkw Daimler-Chrysler das "Gas weggenommen" und sich habe "rollen lassen" (Bl. 117 d.A.). 34
- a) Für die Unfallanalyse ist nicht entscheidend, welche Geschwindigkeit ein vorfahrtberechtigter Verkehrsteilnehmer auf seinem gesamten Annäherungsweg an die spätere Unfallstelle in bestimmten Einzelphasen jeweils hatte. Maßgeblich ist vielmehr sein 35

Ausgangstempo in dem Zeitpunkt der Reaktionsaufforderung im Zusammenhang mit der Wahrnehmbarkeit des ersten vorkollisionären Gefahrensignals. Für den hier maßgeblichen Zeitpunkt der Reaktionsaufforderung, nämlich der Beobachtung der plötzlichen, "sehr zügigen" Rückwärtsfahrt des Beklagten zu 1. in die durch ihn, den Kläger, benutzte linke Fahrspur lässt sich indes sicher nur eine Ausgangsgeschwindigkeit des Motorrades von 55 km/h ermitteln.

b) Die Unfallschilderung des Klägers lässt darauf schließen, dass er vorkollisionär den – noch stehenden – Pkw des zur Rückwärtsfahrt bereiten Beklagten zu 1. zunächst als ein nur abstraktes Gefahrenmoment wahrgenommen hat, welches ihn veranlasste, vorsorglich "das Gas wegzunehmen" und "rollen zu lassen". Zunächst deutete jedoch nichts auf die Einleitung einer plötzlichen Rückwärtsbewegung des Beklagten zu 1. weit in den Straßenraum hinein hin. Der Kläger konnte wegen der – trotz der Dunkelheit – guten Sichtverhältnisse von der Annahme ausgehen, der Beklagte zu 1. habe seine Annäherung als bevorrechtigter Verkehrsteilnehmer bemerkt. Deshalb war er wegen des zu seinen Gunsten eingreifenden Vertrauensgrundsatzes entgegen der Ansicht der Beklagten nicht gehalten, als weitere Vorsichtsmaßnahme sein Motorrad deutlich abzubremesen. 36

4) Zwar trifft es zu, dass nach den überzeugenden Darlegungen des Sachverständigen N. der Kläger bei einer richtigen Abbremsung mit starker Betätigung der Hinterradbremse und anteiliger Beteiligung der Vorderradbremse und einer damit problemlos zu erzielenden Verzögerung von  $4 \text{ m/sec}^2$  selbst noch bei einer Ausgangsgeschwindigkeit von 52 km/h den Zusammenstoß räumlich hätte vermeiden können. Statt dessen hat der Kläger, wie sich aus der am Unfallort vorgefundenen 12 m langen Radianspur ergibt, nach der Einschätzung des Sachverständigen eine zu heftige Bremsreaktion unter maßgeblicher Beteiligung der Vorderradbremse eingeleitet, die dann zu einem Blockieren des Vorderrades mit Sturzfolge führte. Indes reichen auch diese Ausführungen nicht für die Annahme eines dem Kläger vorwerfbaren vorkollisionären unfallursächlichen Fehlverhaltens. 37

a) Einerseits ist Folgendes zu berücksichtigen: Wie bereits ausgeführt, hatte der Beklagte zu 1. im Bereich der Garageneinfahrt des Hauses S. Nr. 81 zunächst eine Standposition eingenommen, ehe er sodann bei der weiteren Annäherung des Klägers für diesen überraschend "sehr zügig" die Rückwärtsfahrt unter vollständiger Inanspruchnahme der linken Fahrspur aufnahm. Dies führte dann nach der Schlussfolgerung des Sachverständigen in seinem Gutachten vom 16. April 2007 zu einer spontanen und zu heftig eingeleiteten Bremsreaktion des Klägers (S. 12 des Gutachtens). Der Zeit-Weg-Analyse des Sachverständigen zufolge liegt zwischen dem Punkt der Reaktionsaufforderung ("Reaktionspunkt R" der Zeichnung) und dem Kollisionsort eine Wegstrecke von 38 m. In anderen Worten: Erst in einer Entfernung von weniger als 40 m vor der Unfallstelle erkannte der Kläger die Notwendigkeit der Einleitung einer sofortigen Vollbremsung. Den weiteren Darlegungen im Gutachten des Sachverständigen vom 16. April 2007 gemäß lag die Wegstrecke für die Vermeidbarkeit des Unfalls bei ca. 37 m mit der Konsequenz, dass der Kläger die Kollision noch gerade räumlich hätte vermeiden können, wenn er sich mit 52 km/h unter Zugrundelegung einer – moderaten – mittleren Bremsverzögerung von  $4 \text{ m/sec}^2$  angenähert hätte (S. 10 des Gutachtens). Erst recht gilt diese Vermeidbarkeitsbetrachtung für die Annahme eines Annäherungstempos von 50 km/h, was der Sachverständige zu Ziff. 3.2 der Zusammenfassung seines Gutachtens unter Zugrundelegung einer – wegen der trockenen Fahrbahnoberfläche zu geringen – Verzögerung von  $3,6 \text{ m/sec}^2$  noch einmal exemplarisch dargelegt hat (S. 11 des Gutachtens). 38

b) Die Vermeidbarkeitsbetrachtungen des Sachverständigen beruhen andererseits sämtlich auf der Prämisse der üblicherweise in Ansatz zu bringenden Reaktionsdauer von 0,8 Sekunden (S. 10 des Gutachtens vom 16. April 2007). Klarstellend hat der Sachverständige in diesem Zusammenhang ausgeführt, seine Betrachtungen bezögen sich auf die Vorhersehbarkeit des Gefahrenereignisses mit der Möglichkeit des Klägers, sich darauf rechtzeitig durch eine Bremsbereitschaft einzustellen (S. 12 des Gutachtens). Eine solche Annahme kann aber der rechtlichen Bewertung des Geschehens nicht zugrunde gelegt werden.

aa) Wie bereits ausgeführt, war zu Gunsten des Klägers der Vertrauensgrundsatz einschlägig. Er durfte demnach als Vorfahrtberechtigter erwarten, dass bei der Wahrnehmbarkeit seiner Annäherung auf einer Distanz von mehr als 100 m der Beklagte zu 1. als Wartepflichtiger in seiner Standposition im Bereich der Grundstückseinfahrt verblieb, um die Vorbeifahrt des Motorrads abzuwarten. Statt dessen hat der Beklagte zu 1. mit seinem Pkw Daimler-Chrysler plötzlich "sehr zügig" zurückgesetzt. Die sodann durch das Motorrad gezeichnete 12 m lange Radianspur zeugt davon, wie überraschend die Rückwärtsfahrt des wartepflichtigen Beklagten zu 1. für ihn kam. Nach der Darlegung des Sachverständigen weist das Überbremsen des Motorrads darauf hin, dass der Kläger überrascht wurde (Seite 12 des Gutachtens). 40

bb) Die Tatsache, dass der Kläger sein Motorrad nicht situationsgerecht unter vorrangigem Einsatz der Hinterradbremse, sondern unter überwiegender Inanspruchnahme der Vorderradbremse mit Blockier- und Sturzfolge durchführte, rechtfertigt entgegen der seitens der Beklagten vertretenen Ansicht nicht den Vorwurf eines mitwirkenden Verschuldens im Sinne des § 254 BGB. Nach ständiger Rechtsprechung ist das falsche Reagieren eines Verkehrsteilnehmers – hier in Form einer nicht sachgerechten Bremsreaktion – dann kein Verschulden, wenn er in einer ohne sein Verschulden eingetretenen, für ihn nicht voraussehbaren Gefahrenlage keine Zeit zu ruhiger Überlegung hat und deshalb nicht das Richtige und Sachgerechte unternimmt, um den Unfall zu verhüten, sondern aus verständlicher Bestürzung objektiv falsch reagiert (BGH DAR 1976, 185 mit weiteren Rechtsprechungsnachweisen; so auch Senat NZV 2006, 415, 416; und auch Urteil vom 18. Juni 2007, Az.: 1 U 278/06). 41

cc) Überdies kann wegen der Plötzlichkeit der aufgetretenen Gefahrenlage für die Vermeidbarkeitsbetrachtung nicht von der üblichen Reaktionsdauer von 0,8 Sekunden ausgegangen werden. Bei unerwartet auftretenden Ereignissen ist auch im Rahmen der Anforderungen des § 17 Abs. 3 StVG dem Fahrer eine Schreckzeit zuzubilligen, sofern ihm daraus, dass ihn das Ereignis unerwartet trifft, kein Vorwurf zu machen ist (Greger, a.a.O., § 3, Rdnr. 377 mit Hinweis auf BGH VersR 1969, 162 sowie BGH VRS 23, 375 und weiteren Rechtsprechungsnachweisen). Die Dauer der zuzugestehenden Schreckzeit hängt von den Umständen des Einzelfalls ab. In der Regel wird es sich um Bruchteile einer Sekunde handeln; die vielfach gebräuchliche Bezeichnung "Schrecksekunde" ist demnach irreführend (Greger a.a.O.). 42

dd) Selbst wenn man die Schreckzeit mit einer geringfügigen Verlängerung der üblichen Reaktionsdauer (0,8 Sekunden) um nur 0,2 Sekunden berücksichtigte, hätte der Kläger mit seinem Motorrad für das durch den Sachverständigen beschriebene "Durcheilen der Reaktionszeit" (S. 11 des Gutachtens vom 16. April 2007) nicht die im Gutachten beschriebene Strecke von 11 m (38 m – 27 m) gebraucht, sondern eine solche von knapp 14 m (genau: 13,89 m). Die zwischen dem Punkt der Reaktionsaufforderung und dem Kollisionsort nach Abzug der Reaktionsstrecke verbliebene Schwell- und Vollbremsstrecke 43

hätte sich somit nicht, wie durch den Sachverständigen für eine Ausgangsgeschwindigkeit von 50 km/h angenommen, nur auf 27 m reduziert (38 m – 11 m), sondern auf eine Schlusssentfernung von etwa 24 m (38 m – 14 m). Da der Kläger auf seinem Motorrad aber bei einer verlängerten Reaktionsdauer von 1,0 Sekunden, einer Ausgangsgeschwindigkeit von 50 km/h und einer mittleren Verzögerung von 4,0 m/sec<sup>2</sup> eine Schwell- und Vollbremsstrecke von knapp 25,5 m benötigt hätte, hätte er wegen der ihm verbliebenen Restdistanz von nur 24 m den Zusammenstoß mit dem Pkw des Beklagten zu 1. räumlich nicht mehr vermeiden können. Mit anderen Worten: Selbst eine nur geringfügige Verlängerung der üblichen Reaktionsdauer um nur 0,2 Sekunden hätte auf der dem Kläger verbliebenen Distanz von 38 m zwischen dem Punkt der Reaktionsaufforderung und dem Unfallort zu einer Unvermeidbarkeit des Unfallgeschehens geführt, ohne dass daraus zu Lasten des Klägers ein Fahrlässigkeitsvorwurf abgeleitet werden kann.

ee) Noch deutlicher werden die Zusammenhänge, wenn man von einer schreckbedingt um 0,4 Sekunden verlängerten Reaktionsdauer ausgeht. Dann entfielen auf die Reaktionsstrecke ein Anteil von 16,67 m, so dass die bezeichnete Ausgangsdistanz von 38 m auf eine Entfernung von 21,33 m schrumpft. Da bei einem Ausgangstempo von 50 km/h und einer mittleren Verzögerung von 4,0 m/sec<sup>2</sup> die bis zum vollständigen Stillstand erforderliche Schwell- und Vollbremsstrecke unverändert knapp 25,5 m beträgt, wird die räumliche Unvermeidbarkeit der Kollision für den schreckbedingt in seiner Reaktionsfähigkeit beeinträchtigt gewesenen Kläger um so offenkundiger. Zu den obigen Vergleichsberechnungen sieht sich der Senat in seiner Eigenschaft als Fachsenat für Verkehrsunfallsachen unter Zuhilfenahme eines gängigen Anhalteweg-Berechnungsprogramms in der Lage.

44

5) Im Ergebnis bedarf es keiner Festlegung des Senats zu der Tatsachenfrage, ob in Übereinstimmung mit den Ausführungen des Sachverständigen die Vermeidbarkeitsgeschwindigkeit zulässigerweise mit 50 km/h in Ansatz zu bringen ist, oder ob wegen der zum Unfallzeitpunkt herrschenden Dunkelheit der Kläger unter Berücksichtigung der Vorgaben des § 3 StVO sich mit einem niedrigeren Ausgangstempo der späteren Kollisionsstelle hätte nähern müssen.

45

a) Denn ursächlich für den Eintritt der gravierenden Personen- und Sachschäden des Klägers war sein Sturz von dem Motorrad, der wiederum eine Folge der durch ihn spontan und zu heftig ausgeführten Bremsreaktion mit dem Vorderrad war. Da der Kläger schreckbedingt wegen der plötzlichen Rückwärtsfahrt des Beklagten zu 1. in seiner Reaktionsmöglichkeit beeinträchtigt war, gereicht ihm – wie bereits ausgeführt – die nicht situationsgerechte Abbremsung seines Motorrades nicht zum Vorwurf im Sinne der Feststellung eines anspruchsmindernden Mitverschuldens.

46

b) Von entscheidender Bedeutung ist, dass der Sachverständige in seiner zusammenfassenden Darlegung am Ende seines Gutachtens vom 16. April 2007 überzeugend ausgeführt hat, dass der Sturz des Klägers infolge des wegen einer zu heftigen Bremsreaktion blockierenden Vorderrades oberhalb einer Mindestgrenze von 20 km/h nicht an eine bestimmte Ausgangsgeschwindigkeit gebunden ist. Selbst wenn sich der Kläger also nur mit einem Ausgangstempo von 35,40 oder 45 km/h der späteren Unfallstelle genähert hätte, wäre aller Wahrscheinlichkeit nach die durch die Schreckreaktion bedingt gewesene Überbremsung des Vorderrades mit Sturzfolge ebenso gegeben gewesen wie bei der tatsächlichen in Ansatz zu bringenden Annäherungsgeschwindigkeit von 55 km/h. Bei einem Tempo von mehr als 20 km/h ist nach der Schlussdarlegung des Sachverständigen ein blockierendes Vorderrad nicht mehr abzufangen.

47

- 6) Im Ergebnis lässt sich auch nicht feststellen, dass die geringfügige Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit am Unfallort durch den Kläger zu einer quantifizierbaren Vergrößerung seiner unfallbedingten Schäden geführt hat, wenn man diese mit den Schadensfolgen vergleicht, die er hypothetisch bei Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit erlitten hätte. 48
- a) In der Berufungsinstanz sind die durch das Unfallereignis eingetretenen immateriellen und materiellen Beeinträchtigungen des Klägers unstrittig. Im Vordergrund stehen dabei das ihm durch das Landgericht zuerkannte Schmerzensgeld von 15.000,- € , der Fahrzeugschaden von knapp 2.400,- € sowie ein verletzungsbedingter Verdienstausfallschaden von knapp 1.400,- € . 49
- b) Zu berücksichtigen ist, dass die materiellen und immateriellen Schäden des Klägers im Wesentlichen nicht dadurch entstanden sind, dass er und sein Motorrad gegen den stehenden Pkw des Beklagten zu 1. geprallt sind. Vielmehr ist der Kläger unstrittig nach der eingeleiteten Vollbremsung von seinem Motorrad gestürzt, wobei er seiner glaubhaften Darstellung bei seiner informatorischen Anhörung gemäß noch hinter dem Fahrzeug des Beklagten zu 1. liegen kam (Bl. 117 d.A.). Es fand sodann – wie im Sachbericht des angefochtenen Urteils zutreffend dargestellt – eine Berührung der Fahrzeuge statt, indem das Motorrad in das Heck des Pkw des Beklagten zu 1. rutschte (Bl. 2 UA; Bl. 161 d.A.). Nach den Erkenntnissen des Sachverständigen N. geschah der Aufprall des Motorrads mit einer Restgeschwindigkeit von nur etwa 10 km/h (S. 8 des Gutachtens vom 16. April 2007). 50
- c) Nach Lage der Dinge ist deshalb davon auszugehen, dass die gravierende Verletzung des linken Kniegelenks des Klägers mit Schienbeinkopf-, Meniskus- sowie Kreuzbandruptur bereits durch den sturzbedingten Aufprall auf die Straßenoberfläche entstanden sind. Auch die an seinem Motorrad eingetretenen Sachschäden stehen im Zusammenhang mit der Rutschspur, die das Fahrzeug nach dem Umkippen ausweislich der polizeilichen Verkehrsunfallzeichnung auf der Straßenoberfläche hinterlassen hat. 51
- d) Da nun aber der durch die Überbremsung des Vorderrades eingetretene Sturz des Klägers als Folge der durch die falsche Fahrweise des Beklagten zu 1. eingeleiteten Gefahrenbremsung sich ebenso mit vergleichbaren Verletzungs- und Schadensfolgen hätte einstellen können, wenn sich der Kläger der späteren Unfallstelle mit einem Ausgangstempo zwischen 40 und 50 km/h genähert hätte, fällt die geringfügige Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit im Rahmen der haftungsbegründenden und –ausfüllenden Kausalitätsbetrachtung nicht ins Gewicht. 52
- IV. 53
- Bei der Abwägung aller unfallursächlichen Umstände gemäß § 17 StVG sind zu Lasten einer Partei nur solche Tatsachen zu berücksichtigen, auf welche sie sich entweder selbst beruft, die unstrittig oder erwiesen sind. Mangels eines feststellbaren unfallursächlichen Fehlverhaltens des Klägers als vorfahrtberechtigter Motorradfahrer kann zu seinen Lasten nur die von seinem Fahrzeug ausgegangene Betriebsgefahr berücksichtigt werden. Dem gegenüber steht das aus mehreren Gründen fahrlässige vorkollisionäre Fehlverhalten des Beklagten zu 1. als Grundstücksaus- und Rückwärtsfahrer, der gleich in doppelter Hinsicht (§§ 9 Abs. 5, 10 StVO) den durch ihn einzuhaltenden strengen Sorgfaltsanforderungen nicht gerecht geworden ist. Kommt es zu einer Kollision zwischen dem Fahrzeug eines Verkehrsteilnehmers, welcher bei einer Rückwärtsfahrt oder bei dem Verlassen eines Grundstücks mit einem Fahrzeug aus dem fließenden Verkehr zusammen stößt, so ist der Fahrer nach der ständigen Rechtsprechung des Senats in der Regel voll für die dadurch 54

verursachten Schäden ersatzpflichtig. Nichts anderes gilt für den vorliegenden Fall. Die von dem Motorrad ausgegangene Betriebsgefahr, die wegen der geringen Geschwindigkeitsüberschreitung auch nur geringfügig gesteigert war, fällt nicht mehr in einer Eigenhaftung des Klägers begründenden Weise ins Gewicht.

<b>V.</b>	55
Die Kostenentscheidung beruht auf § 97 Abs. 1 ZPO.	56
Die Anordnung über die vorläufige Vollstreckbarkeit des Urteils hat ihre Grundlage in §§ 708 Nr. 10, 713 ZPO.	57
Der Gegenstandswert für den Berufungsrechtszug beträgt 8.807,48 € (7.140,82 € + 1.666,66 € - 1/3 von 5.000,-- €).	58
Zur Zulassung der Revision besteht kein Anlass, weil die Voraussetzungen des § 543 Abs. 2 ZPO nicht gegeben sind.	59
Dr. E. K. E.	60