
Datum: 02.09.1999
Gericht: Oberlandesgericht Hamm
Spruchkörper: 6. Zivilsenat
Entscheidungsart: Urteil
Aktenzeichen: 6 U 55/99
ECLI: ECLI:DE:OLGHAM:1999:0902.6U55.99.00

Vorinstanz: Landgericht Paderborn, 3 O 418/97

Tenor:

Die Berufung des Beklagten gegen das am 08. Januar 1999 verkündete Urteil der 3. Zivilkammer des Landgerichts Paderborn wird mit der Maßgabe zurückgewiesen, daß auch der künftige immaterielle Schaden nur unter Berücksichtigung eines Eigenverantwortungsanteils von 25 % zu ersetzen ist.

Die Kosten des Berufungsverfahrens trägt der Beklagte.

Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar.

Beschwer des Beklagten: unter 25.000,00 DM.

Entscheidungsgründe:

I.

Mit seiner Klage hat der Kläger 75 % Ersatz seiner materiellen und immateriellen Schäden nach einem Verkehrsunfall vom 04.04.1997, 17.55 Uhr auf der A 33 in Richtung ... begehrt.

Der Kläger war im Begriff, mit seinem Pkw auf der linken Fahrspur der Autobahn bei einer Geschwindigkeit von 150 bis 170 km/h einen auf der rechten Spur mit ca. 80 km/h fahrenden Pkw mit Pferdeanhänger der Zeugen G. und C. zu überholen. Als dieses Gespann vor dem Kläger auf die linke Fahrspur wechselte, zog der Kläger, um eine Auffahrkollision zu

1

2

3

4

verhindern, sein Fahrzeug auf die rechte Spur hinüber, wo es mit einem dort befindlichen polnischen Fahrzeug der Eheleute J. kollidierte. Die Eheleute J., deren Fahrzeug bei dem Beklagten versichert ist, verstarben infolge des Unfalls. Auch der Kläger wurde erheblich verletzt.

Das Landgericht hat der Klage nach Vernehmung von Zeugen und Einholung eines Sachverständigengutachtens - mit geringfügiger Kürzung zur Höhe der materiellen Schäden - auf der Grundlage einer Haftung der Beklagten von 75 % stattgegeben. Es hat zur Begründung im wesentlichen ausgeführt, den Fahrzeugführer J. treffe ein grobes Verschulden an dem Unfall, weil dieser erwiesenermaßen auf der rechten Autobahnspur rückwärts gefahren sei. Ein Mitverschulden des Klägers an dem Unfall sei dagegen nicht nachgewiesen. 5

Gegen dieses Urteil richtet sich die Berufung des Beklagten, der mit näheren Ausführungen geltend macht, für die materiellen Schäden des Unfalls nach einer Haftungsquote von nicht mehr als 25 % und für die immateriellen Schäden überhaupt nicht verantwortlich zu sein, weil dem Fahrzeugführer J. ein Verschulden nicht nachzuweisen sei. Vielmehr sei davon auszugehen, daß dessen Fahrzeug unverschuldet auf der rechten Spur zum Stehen gekommen sei, vermutlich deshalb, weil dieses Fahrzeug nicht mehr fahrbereit gewesen sei. Den Kläger dagegen - so macht der Beklagte geltend - treffe ein Unfallverschulden, weil er den Pkw J. schon aus 580 m Entfernung hätte sehen und seine Geschwindigkeit darauf einstellen können. 6

II. 7

Die zulässige Berufung des Beklagten hat keinen Erfolg. Seine Berufung war deshalb zurückzuweisen, allerdings mit der (klarstellenden) Maßgabe, daß auch der künftige immaterielle Schaden nur unter Berücksichtigung eines Eigenverantwortungsanteils des Klägers von 25 % zu ersetzen ist. Der Kläger hat insoweit auf Rückfrage des Senats ausdrücklich klargestellt, daß seine erstinstanzliche Antragsbeschränkung auf eine Quote von 75 % selbstverständlich auch den Feststellungsantrag hinsichtlich der immateriellen Schäden betreffen sollte. 8

Mit dem Landgericht hat auch der Senat keinen Zweifel daran, daß der Fahrzeugführer J. versucht hat, mit seinem Pkw auf der rechten Spur der Autobahn rückwärts zu fahren. 9

Schon im Rahmen des Ermittlungsverfahrens hat das Sachverständigenbüro S. (der Sachverständige S.) die Rückleuchten des Pkw J. untersucht und festgestellt, daß die Rückfahrscheinwerfer zur Unfallzeit eingeschaltet waren. Dies ist zwischen den Parteien auch außer Streit. 10

Schon dies ist zwar noch kein Beweis für eine Rückwärtsfahrt, aber doch ein sehr gewichtiges Indiz dafür. Denn aus welchem Grunde hätte J. den Rückwärtsgang einlegen sollen, wenn er nur gestanden hätte und nicht auch rückwärts fahren wollte. 11

Der Örtlichkeit nach wäre ein Anlaß für eine derart verbotene und leichtsinnige Rückwärtsfahrt möglicherweise darin zu sehen, daß der Unfall sich im Bereich einer Autobahnzufahrt, kurz hinter einer Abfahrt, ereignet hat. Es erscheint naheliegend, daß der Unfallbeteiligte J. die Abfahrt verpaßt hat und möglicherweise deshalb ein kurzes Stück zurücksetzen wollte. 12

Schließlich aber hat auch der Zeuge G. von Anfang an ausgesagt, daß ihm der Pkw J. plötzlich rückwärts fahrend entgegengekommen sei und daß er noch im Vorbeifahren gehupt habe, um ihm zu sagen, "was er für einen Unsinn mache".

Für die Vermutung des Beklagten, J. Pkw sei nicht mehr fahrbereit gewesen und deshalb auf der rechten Fahrspur zum Stehen gekommen, gibt es keinerlei konkreten Anhaltspunkt. Selbst wenn J. ein Warnblinklicht eingeschaltet hatte (was nach wie vor ungeklärt erscheint), so ließe sich auch dies zwanglos damit erklären, daß er verbotswidrig rückwärts fahren wollte. Gegen einen technischen Defekt spricht aber vor allem, daß ein Fahrzeugführer in einer solchen Situation sein Fahrzeug sofort auf den Seitenstreifen bzw. auf den rechts verlaufenden Beschleunigungsstreifen der Autobahnzufahrt gelenkt hätte, nicht aber im Bereich der rechten Fahrspur angehalten hätte. 14

Ein Verschulden des Klägers an dem Unfall ist nicht feststellbar. 15

Der Sachverständige B. hat in seinem im jetzigen Verfahren eingeholten Gutachten eine Unfallvariante aufgezeigt, die nicht nur für den Kläger aus rechtlichen Gründen günstig, sondern darüber hinaus auch realistisch, jedenfalls aber nicht auszuräumen ist. Danach hat das Gespann des Zeugen G. möglicherweise erst 100 m vor Erreichen des rückwärtsfahrenden J. einen Spurwechsel eingeleitet, wie auch der Zeuge G. selbst ausgesagt hat. G. selbst hat offenbar das Fahrzeug des Klägers übersehen. Für den Kläger wäre in dieser Situation nicht erkennbar gewesen, ob er durch heftiges Bremsen die Geschwindigkeit seines Fahrzeugs noch hinter dem spurwechselnden Gespann G. ausreichend herabsetzen konnte, ohne aufzufahren, oder ob ein eigener Spurwechsel nach rechts herüber erfolversprechender war. Davon gehen beide Sachverständige übereinstimmend aus. 16

Auch läßt sich zum Nachteil des Klägers nichts daraus herleiten, daß nach den Sichtüberprüfungen des Gutachters B. für den Kläger "grundsätzlich" eine Sichtmöglichkeit von ca. 580 m auf den polnischen Pkw J. bestand. Denn zunächst bestand für ihn kein Anlaß, dieses Fahrzeug besonders zu beachten. Im übrigen gelten diese gutachterlich mit 580 m ermittelten Sichtverhältnisse ohnehin dann nicht mehr, wenn der Kläger schneller als 150 km/h gefahren sein sollte. Der Pkw J. war dann wegen des sichtbehindernden Gespanns G. für den Kläger entweder gar nicht oder nur teilweise zu sehen, wie der Sachverständige ausgeführt hat. 17

Allein die Überschreitung der Richtgeschwindigkeit von 130 km/h begründet noch kein Verschulden des Klägers, sondern nimmt ihm allein die Möglichkeit, sich auf die Unabwendbarkeit des Unfalls im Sinne des § 7 Abs. 2 StVG zu berufen (BGH VersR 92, 714 ff. m.w.N.). 18

Ein Verschulden des Klägers läßt sich auch nicht damit begründen, daß er sich - etwa nach den Grundsätzen der sog. Haftungseinheit - die verkehrswidrige Fahrweise des Zeugen G. zurechnen lassen muß. Nach der Rechtsprechung des BGH bilden unter mehreren Unfallbeteiligten diejenigen eine Einheit, deren Verhalten sich im wesentlichen in ein und demselben zum Unfall führenden Ursachenbeitrag ausgewirkt hat, bevor ein weiterer Kausalverlauf hinzugetreten ist (BGH r+s 96, 261 f.; ferner BGH r+s 95, 135 f.). Die Grenze der Zulässigkeit für die Bildung einer Zurechnungseinheit ist jedoch dort erreicht, wo die Tatbeiträge nicht miteinander verschmelzen, sondern sich lediglich zu einer höheren Gefährlichkeit addieren (vgl. Steffen in DAR 90, 40 ff.). Diese besonderen Voraussetzungen des Verschmelzens der Tatbeiträge zu einer Haftungseinheit liegen hier nicht vor. Vielmehr hat erst der plötzliche Fahrspurwechsel des Zeugen G. eine Reaktion des Klägers ausgelöst, 19

die ihrerseits unfall(mit)ursächlich geworden ist, ohne daß sich das beiderseitige Verkehrsverhalten in ein und demselben zum Unfall führenden Beitrag ausgewirkt hätte. Ob sich umgekehrt im Verhältnis zum Kläger die Verhaltensweisen des Spurwechslers G. und des rückwärts fahrenden J. als eine gefahrenträchtige Verschmelzung von Beiträgen darstellt, mag hier dahinstehen, da es im Ergebnis nicht darauf ankommt. Jedenfalls gilt dies nicht für die Beiträge des Klägers und des Zeugen G. im Verhältnis zu dem polnischen Pkw J. (vgl. auch Senat in r+s 94, 11 ff.: Auffahrunfall auf der Autobahn mit mehreren Beteiligten).

Die Berufung des Beklagten konnte nach alldem keinen Erfolg haben. 20

Die Nebenentscheidungen folgen aus den §§ 97, 708 Nr. 10, 711, 713 ZPO. 21