
Datum: 08.09.2015
Gericht: Oberlandesgericht Hamm
Spruchkörper: 9. Zivilsenat
Entscheidungsart: Urteil
Aktenzeichen: 9 U 131/14
ECLI: ECLI:DE:OLGHAM:2015:0908.9U131.14.00

Vorinstanz: Landgericht Arnsberg, 2 O 83/13
Schlagworte: Rechtsfahrgebot, Streifkollision, Motorradfahrer, Anscheinsbeweis
Normen: §§ 7 Abs. 1, 18 Abs.1 StVG, § 2 Abs. 2 StVO
Leitsätze:

Wird ein Motorradfahrer in einer Rechtskurve zu weit nach links getragen, und vollzieht er deutlich jenseits der gedachten Fahrbahnmitte eine Vollbremsung, sodass es letztlich auf der Gegenfahrbahn mit einem seinerseits im Bereich der Mitte seiner Fahrspur fahrenden Motorrad zu einer Kollision kommt, lässt dies typischerweise auf einen Fahrfehler des Führers des seine Fahrspur verlassenden Motorrades schließen.

Dass dieser Fahrzeugführer lediglich auf ein in der Annäherung seinerseits auf der Gegenfahrbahn fahrendes Fahrzeug im Gegenverkehr reagiert, ist ein atypischer Geschehensablauf, der von dem Fahrzeugführer darzulegen und zu beweisen ist.

Tenor:

Die Berufungen der Parteien gegen das am 11.09.2014 verkündete Teilgrund- und Teilendurteil der 2. Zivilkammer des Landgerichts Arnsberg (2 O 83/13) werden zurückgewiesen.

Die Kosten des Berufungsverfahrens werden gegeneinander aufgehoben.

Dieses und das angefochtene Urteil sind vorläufig vollstreckbar.

Gründe:

I.

Wegen des erstinstanzlich vorgetragenen Sachverhalts und der erstinstanzlich gestellten Anträge wird auf den Tatbestand des landgerichtlichen Urteils (Bl. 109 R ff. GA) Bezug genommen. Wegen der Unfallörtlichkeit wird auf die polizeilichen Skizzen und Fotos (Bl. 7 und 9 ff. BeiA) sowie die Lichtbilder und Skizzen aus dem vom Sachverständigen N im Strafverfahren erstatteten Gutachten (Bl. 66 ff. und 87 ff. BeiA) verwiesen. Das Landgericht, dem auch die Akten 110 Js 1008/11 Staatsanwaltschaft Arnshausen vorgelegen haben, hat zum Unfallhergang Beweis erhoben durch Einholung eines weiteren schriftlichen Gutachtens des Sachverständigen Dipl.-Ing. N (lose bei den Akten). Es hat sodann mit dem angefochtenen Teilgrund- und Teilschlussurteil – unter Abweisung der weitergehenden Klage

- festgestellt, dass die Beklagten als Gesamtschuldner verpflichtet sind, alle zukünftigen materiellen und unvorhergesehenen immateriellen Schäden des Klägers aus dem streitgegenständlichen Verkehrsunfall nach einer Mithaftungsquote von 25 % zu ersetzen, soweit kein Forderungsübergang auf Sozialversicherungsträger oder sonstige Dritte erfolgt oder bereits erfolgt ist, und

- die Klage im Übrigen dem Grunde nach mit einer Haftungsquote von 25 % zu Lasten der Beklagten für gerechtfertigt erklärt.

Zur Begründung hat es im Wesentlichen ausgeführt: Angesichts der als solche unstreitigen erheblichen unfallbedingten Verletzungen bestehe die Möglichkeit weiterer zukünftiger materieller und – unvorhergesehener – immaterieller Schäden, so dass das erforderliche Feststellungsinteresse zu bejahen sei. Dem Grunde könne der Kläger von den Beklagten als Gesamtschuldner gem. §§ 18 Abs. 1, 7 Abs. 1, 18 Abs. 3, 17 Abs. 1 und 2 StVG i.V.m. § 115 Abs. 1 VVG Ersatz seiner unfallbedingten Schäden nach einer Haftungsquote von 25 % verlangen. – Den hier in Rede stehenden Sach- und Körperschaden habe der Kläger i.S. des § 7 Abs. 1 StVG beim Betrieb des vom Beklagten zu 1) geführten und bei der Beklagten zu 2) versicherten Motorrades erlitten. – Den ihm obliegenden Entlastungsbeweis nach § 18 Abs. 1 Satz 2 StVG und auch den Beweis einer Unabwendbarkeit des Unfalls für ihn i.S. des § 17 Abs. 3 StVG habe der Beklagte zu 1) nicht geführt. Denn nach dem von keiner Seite angezweifelte Ergebnis des Gutachtens des Sachverständigen N sei der genaue Unfallhergang nicht aufklärbar und sei es insbesondere möglich, dass der Beklagte zu 1) entsprechend der klägerischen Darstellung zunächst unter Verstoß gegen § 2 Abs. 2 StVO auf der Gegenfahrbahn gefahren und dadurch das letztlich zur Kollision auf seiner – des Beklagten zu 1) – Fahrbahn führende Bremsmanöver des entgegenkommenden Klägers veranlasst habe.

- Die danach erforderliche Abwägung der beiderseitigen Verursachungsbeiträge führe zu einer Haftungsquote der Beklagten von 25 %. – Auf Seiten des Klägers sei ein betriebsgefahrerhöhendes unfallursächliches Verschulden in Form eines Verstoßes gegen das Rechtsfahrgebot des § 2 Abs. 2 StVO zu berücksichtigen. Für einen solchen Verkehrsverstoß spreche vorliegend der Anschein, da die Kollision sich unstreitig – aus Sicht des Klägers – auf der Gegenfahrbahn ereignet habe. Dieser Anscheinsbeweis sei auch nicht entkräftet; denn nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme sei die klägerische Hergangsdarstellung lediglich theoretisch möglich, handele es sich insoweit indes mangels feststehender oder bewiesener Anknüpfungstatsachen nicht um eine für die Erschütterung des Anscheinsbeweises erforderliche ernsthafte Möglichkeit. – Auf Seiten der Beklagten sei –

mangels Aufklärbarkeit des genauen Herganges – lediglich die Betriebsgefahr des vom Beklagten zu 1) geführten Motorrades zu berücksichtigen.- Da ein grobes Verschulden des Klägers weder dargetan noch sonst ersichtlich sei, trete die Betriebsgefahr des Beklagtenfahrzeuges nicht ganz zurück. Vielmehr sei eine Haftungsverteilung von 75 % zu Lasten des Klägers und 25 % zu Lasten der Beklagten angemessen. Wegen der weiteren Einzelheiten der Entscheidungsgründe wird auf das angefochtene Urteil Bezug genommen. Gegen diese Entscheidung haben beide Parteien Berufung eingelegt. Der Kläger verfolgt sein Klagebegehren, soweit es ohne Erfolg geblieben ist, weiter und begehrt eine das angefochtene Urteil teilweise abändernde Teilgrund- und Teilendentscheidung auf Grundlage der von ihm weiterhin für gerechtfertigt erachteten Haftungsquote der Beklagten von 50 % in Teilabänderung der erstinstanzlichen Entscheidung. Die Beklagten erstreben mit ihrem Rechtsmittel dagegen die vollständige Abweisung der Klage unter entsprechender Teilabänderung des landgerichtlichen Urteils. Beide Parteien treten jeweils der gegnerischen Berufung entgegen und begehren deren Zurückweisung. Der Kläger trägt zur Begründung – neben einer pauschalen Bezugnahme auf sein erstinstanzliches Vorbringen – ergänzend im Wesentlichen vor: Das angefochtene Urteil sei rechtsfehlerhaft, soweit zu Lasten des Klägers entschieden worden sei. Das Landgericht habe zu Unrecht dem Grunde nach lediglich eine Haftungsquote der Beklagten von 25 % angenommen. Da der genaue Unfallhergang nach den Feststellungen des Sachverständigen im Strafverfahren und im vorliegenden Rechtsstreit – insbesondere bzgl. der jeweiligen Fahrlinien in der Annäherung an den späteren Unfallort – nicht aufklärbar sei und beide unterschiedlichen Hergangsdarstellungen der Parteien möglich und gleich wahrscheinlich seien, sei für die Annahme eines Anscheinsbeweises zu Lasten des Klägers – mangels Feststellbarkeit einer nach der höchstrichterlichen Rechtsprechung erforderlichen Typizität – von vornherein kein Raum, sei ein etwaiger Anschein bei richtiger Würdigung jedenfalls erschüttert. Angesichts der Unaufklärbarkeit des genauen Herganges sei vielmehr von einer Haftungsverteilung von 50 : 50 auszugehen, welche auch der Klage zugrunde gelegt worden sei. Die Beklagten führen demgegenüber – neben einer pauschalen Bezugnahme auf ihr erstinstanzliches Vorbringen – ergänzend im Wesentlichen aus : Das Landgericht sei zu Recht – namentlich sehr wohl in Übereinstimmung mit den höchstrichterlichen Grundsätzen zum Anscheinsbeweis sowie unter zutreffender Annahme einer entsprechenden Typizität – kraft nicht erschütterten Anscheins von einem unfallursächlichen Verstoß des Klägers gegen das Rechtsfahrgebot ausgegangen. Denn unstreitig und auch durch die Spurenlage belegt habe der Kläger sich zum Zeitpunkt der Kollision auf der Gegenfahrbahn (aus seiner Sicht) befunden, während zwar theoretisch möglich, aber keineswegs bewiesen sei, dass der Beklagte zu 1) zuvor den Fahrstreifen des Klägers befahren habe. Unter den gegebenen Umständen – Fahrbahnverlauf, vorherige Bandscheiben-Operation des Klägers sowie seine Unerfahrenheit mit dem verunfallten Motorrad – sei zudem ohnehin der von den Beklagten geschilderte Hergang deutlich wahrscheinlicher als die klägerische Version.

In jedem Falle sei unter den hier gegebenen Umständen auch für eine anteilige Haftung der Beklagten richtiger Ansicht nach kein Raum.

8

Wegen der weiteren Einzelheiten des Parteivorbringens wird auf die gewechselten Schriftsätze nebst Anlagen verwiesen. Der Senat, dem die eingangs genannten Strafakten ebenfalls als Beiakten vorgelegen haben, hat den Beklagten zu 1) gem. § 141 ZPO persönlich angehört. Wegen des Ergebnisses wird auf den Berichterstattevermerk vom 08.09.2015 verwiesen.

9

II.

10

11

Die Berufungen beider Parteien sind unbegründet. Die landgerichtliche Entscheidung ist aus Sicht des Senats nicht zu beanstanden. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird vorab auf die Entscheidungsgründe des angefochtenen Urteils Bezug genommen. Den dortigen Erwägungen schließt der Senat sich nach Maßgabe der nachfolgenden Ausführungen an.1.

Gegen die vom Landgericht gewählte Entscheidungsform eines – so die der Sache nach richtige Bezeichnung – Teil-End- und Teil-Grundurteils i.S. der §§ 301 Abs. 1 Satz 2, 304 Abs. 1 ZPO als solche bestehen keine durchgreifenden Bedenken. Am Feststellungsinteresse hinsichtlich des vom Landgericht zuerkannten Feststellungsanspruchs kann kein vernünftiger Zweifel bestehen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass – unstreitig und auch durch die vorliegenden Atteste belegt – der Kläger bei dem Unfall die auf S. 2 unten des angefochtenen Urteils aufgeführten Verletzungen erlitten hat, also u.a. auch mehrere Frakturen an Fingern und Ellenbogen sowie eine Sprunggelenksdistorsion links, wobei es im linken Sprunggelenk ausweislich des vorgelegten Arztberichts vom 18.10.2011 (Bl. 6 im Anlagenband) zusätzlich (nach dem Verständnis des Senats ebenfalls unbestritten) noch zu einer Sehnen-Teilruptur gekommen ist. Bei einem solchen Verletzungsbild mit Gelenkbeteiligung besteht naturgemäß immer die Möglichkeit des Auftretens von Folgeschäden (etwa Auftreten von Arthrose) und daraus resultierender weiterer materieller Schäden (zumindest Eigenanteile bzgl. weiterer Behandlungskosten; ggfs. weiteren Haushaltsführungsschadens etc.) und auch – im Hinblick auf derzeit noch nicht konkret absehbare weitere Gesundheitsfolgen – weiterer immaterieller Schäden. Das dementsprechend vom Landgericht bereits jetzt – vor der gebotenen weiteren Sachaufklärung bzgl. unfallbedingter Dauerfolgen – zutreffend bejahte Feststellungsinteresse wird letztlich auch von der Berufung der Beklagten nicht in Zweifel gezogen. Im Übrigen hat das Landgericht zu Recht im Wege des Grundurteils entschieden, wobei seine Entscheidung zwanglos dahin auszulegen ist, dass die Zahlungsanträge zu Ziffern 1, 2 und 4 dem Grunde nach unter Berücksichtigung einer Haftungsquote der Beklagten von 25 % für gerechtfertigt erklärt worden sind. Hinsichtlich der die Hauptforderungen (Anspruch auf Schmerzensgeld und materiellen Schadensersatz), betreffenden Zahlungsanträge zu Ziffern 1 und 2 besteht – namentlich bzgl. der streitigen unfallverletzungsbedingten Dauerfolgen sowie hinsichtlich des weitgehend ebenfalls streitigen materiellen Schadens – in der Tat noch erheblicher Aufklärungsbedarf, wobei allerdings schon jetzt feststeht, dass (bei Annahme einer anteiligen Haftung der Beklagten dem Grunde nach) jedenfalls irgendein Schmerzensgeld und irgendein materieller Schaden (zumindest Unkostenpauschale sowie auch jedenfalls ein Teil der geltend gemachten Behandlungs- und Fahrtkosten) zuzuerkennen sein werden. Vor diesem Hintergrund ist auch die Grundentscheidung bzgl. des die vorgerichtlichen Anwaltskosten betreffenden Klageantrages zu 4) nicht zu beanstanden.2.

12

Das Landgericht hat in der Sache dem Grunde eine Haftung der Beklagten aus §§ 18 Abs. 1, 7 Abs. 1, 18 Abs. 3, 17 Abs. 1 und 2 StVG i.V.m. § 115 VVG zu einer Quote von 25 % angenommen. Auch dies begegnet aus Sicht des Senats keinen durchgreifenden Bedenken.a.

13

Der streitgegenständliche Unfall, bei dem der Kläger unstreitig verletzt und sein Motorrad unstreitig beschädigt worden ist, hat sich zweifellos i.S. des § 7 Abs. 1 beim Betrieb des vom Beklagten zu 1) geführten (ausweislich Bl. 2 BeiA allerdings nicht gehaltenen) und bei der Beklagten zu 2) versicherten Motorrades Honda ereignet. Höhere Gewalt i.S. des § 7 Abs. 2 StVG liegt nicht vor (vgl. zum Begriff der höheren Gewalt allgemein nur Hentschel/König, Straßenverkehrsrecht, 43. Aufl., § 7 StVG, Rdn. 32 ff.). Eine Unabwendbarkeit des Unfalles für den Beklagten zu 1) ist nicht feststellbar; denn ausweislich der überzeugenden Ausführungen des Sachverständigen N ist der genaue Hergang des Unfalles – namentlich bzgl. der Fahrlinie des Beklagten zu 1) in der Annäherungsphase – nicht zu rekonstruieren.

14

Ebenso wenig hat der Beklagte zu 1) den Entlastungsbeweis nach § 18 Abs. 1 Satz 2 StVG geführt. Insoweit wird das landgerichtliche Urteil auch von keiner Seite angegriffen. b. Dementsprechend hängt die Frage einer ggfs. anteiligen Haftung der Beklagten vom Ergebnis der gem. §§ 18 Abs. 3, 17 Abs. 1 und 2 StVG vorzunehmenden Abwägung der beiderseitigen Verursachungsbeiträge ab, bei der jeweils zum Nachteil einer Seite nur unstreitige bzw. bewiesene Tatsachen berücksichtigt werden können. Das Landgericht ist bei dieser Abwägung zu dem Ergebnis gekommen, dass die Beklagten zu einer Quote von 25 % haften und der Kläger sich einen Mithaftungsanteil von 75 % anrechnen lassen muss. Dagegen ist aus Sicht des Senats nichts zu erinnern. aa. Auf Seiten der Beklagten ist in der Tat lediglich die Betriebsgefahr des vom Beklagten zu 1) geführten Motorrades Honda zu berücksichtigen. Ein die Betriebsgefahr erhöhendes unfallursächliches Verschulden des Beklagten zu 1) lässt sich dagegen – davon geht letztlich auch der Kläger selbst aus und stellt die diesbezüglichen überzeugenden Ausführungen des Sachverständigen nicht in Frage – mangels genauer Rekonstruierbarkeit des Herganges nicht feststellen. Dies gilt namentlich für einen Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot des § 2 Abs. 2 StVO. Dass der Beklagte zu 1) in der Annäherungsphase zunächst auf der Fahrspur des Klägers gefahren ist, stellt lediglich eine vom Sachverständigen aufgezeigte theoretische Möglichkeit dar, welche der Kläger, der selbst angibt, keine konkrete Erinnerung an das Unfallgeschehen zu haben, nicht etwa aus eigener Wahrnehmung und Erinnerung, sondern letztlich ins Blaue hinein behauptet hat. Ein schuldhafter Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot ergibt sich auch nicht etwa daraus, dass der Beklagte zu 1) unmittelbar vor der Kollision ausweislich der Unfallspuren nicht ganz rechts, sondern etwa mittig auf seiner Fahrspur gefahren ist (vgl. dazu Anlagen A 6 und A 16 zum Ursprungsgutachten N, Bl. 71 und 81 BeiA). Denn das Gebot, „möglichst weit rechts zu fahren“ bedeutet nicht, dass innerhalb der eigenen Fahrspur äußerst rechts gefahren werden muss; vielmehr besteht insoweit Spielraum und genügt ein angemessener Abstand zur Mittellinie, der hier ausweislich der Spurenlage zum Unfallzeitpunkt sicherlich bestand (vgl. dazu allgemein nur Hentschel/König, a.a.O., § 2 StVO, Rdn. 35 ff. und Geigel/Zieres, Der Haftpflichtprozess, 27. Aufl., Kap. 27. Rdn. 60 f., jeweils m. w. Nachw.).

bb. 15

Auf Seiten des Klägers ist zunächst ebenfalls die Betriebsgefahr seines Motorrades zu berücksichtigen. Ein diese Betriebsgefahr erhöhendes unfallursächliches Verschulden des Klägers, das dieser letztlich zulässigerweise nur mit Nichtwissen hat bestreiten können und auch bestritten hat, ist auch aus Sicht des Senats anzunehmen. Konkrete positive Feststellungen lassen sich ausweislich des überzeugenden und auch von keiner Seite in Zweifel gezogenen Sachverständigengutachtens insoweit allerdings nicht treffen, und zwar weder i. S. eines Geschwindigkeitsverstößes noch i. S. eines vorwerfbaren Verstößes gegen das Rechtsfahrgebot oder eines sonstigen Aufmerksamkeits- bzw. Reaktionsverschuldens; denn es besteht nach den Ausführungen des Sachverständigen die Möglichkeit, dass die klägerische Unfalldarstellung zutrifft, der Kläger also dadurch – nicht vorwerfbar – zu einem ihn letztlich auf die Gegenfahrbahn tragenden Bremsmanöver veranlasst worden ist, dass der Beklagte zu 1) seinerseits bei erstem Sichtkontakt auf der Fahrbahn des Klägers gefahren ist. Der Senat ist aber mit dem Landgericht der Auffassung, dass hier aufgrund des laut Sachverständigengutachtens (vgl. Bl. 60 ff. BeiA) feststehenden Kollisionsortes auf der Gegenfahrbahn (aus Sicht des Klägers) und auch der bereits über der gedachten Fahrbahnmitte liegenden vorkollisionären Spurzeichnung des klägerischen Krades (vgl. dazu Bl. 60 BeiA) der Anschein für einen vorwerfbaren Verkehrsverstoß des Klägers – konkret einen schuldhaften Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot – spricht und dieser Anschein auch nicht erschüttert ist. Die Anwendung des Anscheinsbeweises setzt auch bei Verkehrsunfällen Geschehensabläufe voraus, bei denen sich nach der allgemeinen Lebenserfahrung der 16

Schluss aufdrängt, dass ein Verkehrsteilnehmer seine Pflicht zur Beachtung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt verletzt hat; es muss sich um Tatbestände handeln, für die nach der Lebenserfahrung eine schuldhafte Verursachung typisch ist. Es reicht allerdings allein das "Kerngeschehen" als solches dann als Grundlage eines Anscheinsbeweises nicht aus, wenn weitere Umstände des Unfallereignisses bekannt sind, die als Besonderheiten gegen die bei derartigen Fallgestaltungen gegebene Typizität sprechen. Denn es muss das gesamte feststehende Unfallgeschehen nach der Lebenserfahrung typisch dafür sein, dass derjenige Verkehrsteilnehmer, zu dessen Lasten im Rahmen des Unfallereignisses der Anscheinsbeweis Anwendung finden soll, schuldhaft gehandelt hat. Ob der Sachverhalt in diesem Sinne im Einzelfall wirklich typisch ist, kann nur aufgrund einer umfassenden Betrachtung aller tatsächlichen Elemente des Gesamtgeschehens beurteilt werden, die sich aus dem unstreitigen Parteivortrag und den getroffenen Feststellungen ergeben (vgl. dazu die von beiden Parteien zitierte Entscheidung des BGHZ 192, 84, hier zitiert nach juris, vgl. dort Rdn. 7). Hier ist eine Typizität im vorgenannten Sinne zu bejahen. Denn wenn – wie hier – ein Kradfahrer in einer Rechtskurve zu weit nach links getragen wird, bereits über und (zumindest ganz überwiegend) deutlich jenseits der gedachten Fahrbahnmitte (vgl. Bl. 60 i.V.m. Bl. 70 f. BeiA) eine Vollbremsung vollzieht und letztlich auf der Gegenfahrbahn mit einem seinerseits im Bereich der Mitte seiner Fahrspur fahrenden Krad kollidiert, lässt dies schon typischerweise auf einen Fahrfehler des Führers des seine Fahrspur verlassenden Krades schließen. Dass dieser Fahrzeugführer lediglich – nicht vorwerfbar – auf ein in der Annäherung seinerseits auf der Gegenfahrbahn fahrendes Fahrzeug im Gegenverkehr reagiert, ist dagegen schon ein atypischer (vorliegend zudem letztlich auch nur ins Blaue behaupteter und nicht ansatzweise feststehender) Fall. Dies gilt hier konkret insbesondere auch deshalb, weil angesichts des aus den vorliegenden Fotos ersichtlichen Straßenverlaufs (vgl. dazu insbesondere Bl. 66, 68, 88 ff. BeiA) kein wirklich vernünftiger und nachvollziehbarer Grund dafür ersichtlich ist, warum denn der Beklagte zu 1) beim ersten Sichtkontakt – wie in Anlage C 1 zum Ursprungsgutachten als Möglichkeit dargestellt, also aus seiner Sicht kurz hinter der linksseitigen Einfahrt kurz vor der Unfallkurve – auf der Gegenfahrbahn gefahren sein sollte. Die aus Sicht des Beklagten zu 1) in einiger Entfernung vorhergehende Rechtskurve könnte eine solche Fahrlinie nicht erklären; vielmehr ist üblicherweise zu erwarten, dass ein Kradfahrer sich unmittelbar vor einer Linkskurve eher rechts auf seiner Fahrspur hält, um die Kurve sicher durchfahren zu können. Die hier vorliegende Fallkonstellation ist auch nicht mit dem Fall vergleichbar, welcher der – vor allem vom Kläger zitierten – Entscheidung des BGH (BGHZ 192, 84) zugrunde lag. Denn anders als hier standen bei dem dortigen Autobahnunfall für beide Seiten bestimmte Fahrvorgänge (einerseits Auffahren, andererseits vorheriger Spurwechsel des vorausfahrenden Fahrzeugs) fest, welche bzgl. beider Seiten gleichermaßen die konkrete Möglichkeit eines jeweils sorgfaltswidrigen Verhaltens ergaben. Der Senat teilt auch die Auffassung des Landgerichts, dass der gegen den Kläger sprechende Anschein hier nicht als erschüttert anzusehen ist. Denn Tatsachen, welche die ernsthafte Möglichkeit eines abweichenden Ablaufs, konkret des vom Kläger im vorliegenden Verfahren behaupteten Herganges, ergeben, sind – wie vom Landgericht i.e. zutreffend ausgeführt (vgl. S. 7 f. des Urteils) – keinesfalls bewiesen. Es steht eben nicht fest und liegt aus den o.g. Gründen auch nicht nahe, dass der Beklagte zu 1) seinerseits in der Annäherung an die spätere Unfallstelle, konkret bei erster Wahrnehmung durch den Kläger, auf der Gegenfahrbahn gefahren ist. Vielmehr ist dies auch aus Sicht des Senats in der Tat nur eine vom Sachverständigen aufgezeigte theoretische Möglichkeit, die im Übrigen auch vom Kläger erstmals nach Vorlage des Ursprungsgutachtens aufgegriffen worden, zeitnah aber nie auch nur andeutungsweise geltend gemacht worden ist (vgl. dazu Bl. 4, 31 f. GA); dabei gibt der Kläger zudem selbst an – trotz des doch sicherlich einschneidenden Erlebnisses eines plötzlich auf der eigenen Fahrspur entgegenkommenden Krades – keine Erinnerung an das konkrete zum Unfall führende Geschehen zu haben, so

dass sich sein Vortrag zur Fahrweise des Beklagten zu 1) in der Annäherungsphase letztlich, wie bereits ausgeführt, als bloße Behauptung ins Blaue darstellt. Nach alledem ist mit dem Landgericht kraft Anscheins von einem unfallursächlichen Eigenverschulden des Klägers in Form eines schuldhaften Verstoßes gegen das Rechtsfahrgebot auszugehen (so für eine ähnliche Konstellation auch OLG Frankfurt, Schaden-Praxis 2014, 295, zitiert nach juris, dort Rdn. 20, mit Anmerkung Wenker, jurisPR-VerkR 25/2014, Anm. 1; zum Anscheinsbeweis allgemein in solchen Fällen ferner Hentschel/König, a.a.O., § 2 StVO, Rdn. 74 und Geigel/Zierles, a.a.O., Kap. 27, Rdn. 72 m. w. Nachw.; von dem dem von Hentschel/König u.a. zitierten Urteil des OLG Oldenburg, VersR 1978, 1148 zugrundeliegenden Fall unterscheidet sich der vorliegende Fall schon dadurch, dass das klägerische Krad sich bereits bei Beginn der Bremsspurzeichnung über der gedachten Fahrbahnmitte befand; vgl. dazu Bl. 60 i.V.m. Bl. 70 f. BeiA). Der Anschein spricht allerdings in der Tat nur für ein schlichtes Verschulden; eine grobe Fahrlässigkeit – etwa ein Abkommen von der eigenen Fahrspur infolge besonders riskanter Fahrweise oder sonst grob nachlässigen Verhaltens – kann dagegen nicht kraft Anscheins bejaht werden (vgl. dazu nur Hentschel/König, a.a.O., § 2 StVO, Rdn. 74 sowie Geigel/Zierles, a.a.O., Kap. 27, Rdn. 72).

cc. Nach alledem ist mit dem Landgericht der bloßen Betriebsgefahr des vom Beklagten zu 1) 17 geführten Krades die durch das o.g. kraft Anscheins anzunehmende Eigenverschulden deutlich erhöhte Betriebsgefahr des Klägerfahrzeugs gegenüberzustellen. Bei dieser Sachlage ist die vom Landgericht angenommene Haftungsverteilung von 25 : 75 zu Lasten des Klägers aus Sicht des Senats nicht zu beanstanden. Ein völliges Zurücktreten der Betriebsgefahr erschiene auch dem Senat im vorliegenden Fall letztlich nicht angemessen, da eine grobe Fahrlässigkeit des Klägers – wie ausgeführt – nicht feststellbar ist. Dies gilt umso mehr, als der Beklagte zu 1) – wenn auch nicht als Verkehrsverstoß vorwerfbar, aber bei der Gewichtung der Betriebsgefahr zu berücksichtigen – auf seiner Spur keineswegs ganz rechts, sondern ausweislich der Spurzeichnung mittig gefahren ist.³ Nach alledem waren beide Berufungen zurückzuweisen. Die Entscheidung über die Kosten und die vorläufige Vollstreckbarkeit beruht auf §§ 97 Abs. 1, 708 Nr. 10, 713 ZPO. Eine Revisionszulassung war nicht veranlasst, weil die Voraussetzungen des § 543 Abs. 2 ZPO nicht vorliegen. Die maßgebenden Fragen sind solche des Einzelfalles.