
Datum: 06.09.2018
Gericht: Oberlandesgericht Hamm
Spruchkörper: 7. Zivilsenat
Entscheidungsart: Beschluss
Aktenzeichen: 7 U 31/18
ECLI: ECLI:DE:OLGHAM:2018:0906.7U31.18.00

Vorinstanz: Landgericht Essen, 11 O 49/16

Tenor:

Der Senat weist die Parteien darauf hin, dass beabsichtigt ist, die Berufung gemäß § 522 Abs. 2 ZPO zurückzuweisen, weil sie nach dem Vorbringen in der Berufungsbegründung aus den im Ergebnis zutreffenden Gründen der angefochtenen Entscheidung keine Aussicht auf Erfolg hat. Die Sache hat auch keine grundsätzliche Bedeutung und eine Entscheidung ist zur Fortbildung des Rechts oder zur Sicherung einer einheitlichen Rechtsprechung nicht erforderlich.

Gründe

- I. 2
- Die Klägerin verlangt von den Beklagten materiellen und immateriellen Schadensersatz aufgrund eines Unfallgeschehens vom 14.10.2015 auf der BAB ##, Fahrtrichtung E. Beteiligt an diesem Unfall waren die Klägerin mit ihrem PKW X und der Beklagte zu 1 als Fahrzeugführer eines PKW Y, der bei der Beklagten zu 2 haftplichtversichert war. 3
- An der Unfallstelle war die BAB ## dreispurig und wurde in der Folge auf zwei Fahrspuren verengt. Die Klägerin befuhr die mittlere Fahrspur und fuhr auf den vor ihr fahrenden vom Beklagten zu 1 gesteuerten PKW auf. Das weitere Unfallgeschehen ist zwischen den Parteien streitig. 4
- Die Klägerin hat behauptet, der Unfall habe auf Höhe von km 52.200 der BAB ## stattgefunden. Der Beklagte zu 1 habe sie auf der der linken Fahrspur überholt und sei dann unmittelbar vor ihr eingeschert. Hierbei habe er – noch auf der linken Fahrspur – gebremst. 5

Trotz einer von ihr unmittelbar eingeleiteten Vollbremsung sei sie auf den PKW des Beklagten zu 1 aufgefahren.

Die Beklagte haben behauptet, der Beklagte zu 1 sei seit km 51.000 der BAB ## auf der mittleren Fahrspur gefahren. Ohne erkennbaren Grund sei die Klägerin auf den vom Beklagten zu 1 gesteuerten PKW aufgefahren.

Das Landgericht hat nach Vernehmung der den Unfall aufnehmenden Polizeibeamten und Einholung eines unfallanalytischen Gutachtens die Klage abgewiesen. Gegen die Klägerin streite der Anscheinsbeweis, dass sie zu schnell, zu unaufmerksam oder ohne genügenden Sicherheitsabstand gefahren sei. Dagegen sei nicht bewiesen, dass der Beklagte zu 1 im örtlichen und zeitlichen Zusammenhang mit dem Unfallgeschehen einen Spurwechsel vorgenommen habe. Wegen des weiteren erstinstanzlichen Streitstandes und der erstinstanzlichen Anträge wird auf das angefochtene Urteil Bezug genommen.

Dagegen wendet sich die Klägerin mit ihrer Berufung. Sie meint, das Landgericht sei fehlerhaft von einem non liquet ausgegangen. Die Gesamtschau der für sie streitenden Indizien führe dazu, dass konkrete Anhaltspunkte Zweifel gegen die Richtigkeit der Tatsachenfeststellung durch das Landgericht begründeten. Sie habe ein kostenintensives Schadensgutachten einholen lassen. Es sei nicht davon auszugehen, dass sie dieses gemacht habe, um einen Betrug zulasten des Beklagten zu 1 und der Beklagten zu 2 als Haftpflichtversicherer zu begehen. Sie habe den Unfall auch durchgängig völlig plausibel und nachvollziehbar beschrieben. Dagegen sei die Unfallschilderung des Beklagten zu 1 wenig substanziiert. Insbesondere habe er den genauen Zeitpunkt des Spurwechsels nicht konkret beschrieben. Für ihre Unfallversion spreche auch das eingeholte unfallanalytische Gutachten. Hiernach stehe fest, dass sie zum Unfallzeitpunkt gebremst habe, der Beklagte aber nicht. Ferner stehe eine Aufprallgeschwindigkeit von 20 bis 25 km/h fest. Schließlich sei die Aussage des Beklagten zu 1, die in der Unfallmitteilung festgehalten worden sei: „ich musste rüber“, an die sich der Zeuge H noch erinnern konnte, zu würdigen. Im Hinblick auf die geltend gemachten Schadenspositionen vertieft die Klägerin ihren Vortrag zum geltend gemachten Nutzungsausfallschaden. Die erstinstanzlich noch geltend gemachten Kosten für den öffentlichen Personennahverkehr und die Kosten für das Parken von Fahrzeugen werden nicht mehr geltend gemacht. Die vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten werden entsprechend reduziert.

Die Klägerin beantragt,

das Urteil des Landgerichts Essen vom 02.02.2018, Az. 11 O 49/16 abzuändern und die Beklagten als Gesamtschuldner zu verurteilen,

1. an sie 4.385,00 € sowie ein angemessenes Schmerzensgeld, dessen Höhe in das Ermessen des Gerichts gestellt wird, jeweils nebst Zinsen i.H. von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz des § 247 BGB jährlich seit Rechtshängigkeit zu zahlen;

2. sie von Sachverständigenkosten des KFZ-Sachverständigenbüros X zur Rechnungsnummer #####/##### in Höhe von 645,58 € freizustellen;

3. an sie vorgerichtliche Rechtsanwaltskosten in Höhe von 492,54 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz des § 247 BGB jährlich seit Rechtshängigkeit zu zahlen.

Die Beklagten haben in der Berufungsinstanz noch keine Sachanträge gestellt oder auf die Berufungsbegründung erwidert.

II. 15

Die Berufung der Klägerin hat keine Aussicht auf Erfolg. 16

Der Klägerin steht gegen die Beklagten kein Anspruch auf Schadensersatz aus dem streitgegenständlichen Verkehrsunfall vom 14.10.2015 auf der BAB ##, Fahrtrichtung E, nach §§ 7 Abs. 1, 17 Abs. 2, 3, 18 Abs. 1 S. 1 StVG i.V.m. § 115 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 VVG zu. Die Beklagten haften bereits dem Grunde nach nicht. 17

1. 18

Der Unfall beruht nicht auf höherer Gewalt im Sinne des § 7 Abs. 2 StVG. 19

Ebenso wenig lässt sich feststellen, dass ein Fall des § 17 Abs. 3 StVG vorliegt. Denn dies setzt voraus, dass der Unfall durch ein für die Beteiligten unabwendbares Ereignis verursacht worden ist, das weder auf einem Fehler in der Beschaffenheit des Fahrzeugs, noch einem Versagen seiner Vorrichtungen beruht und sowohl Halter als auch Fahrer jede nach den Umständen des Falles gebotene Sorgfalt beachtet haben (dazu u.a. OLG Düsseldorf, Urteil vom 6.2.2018, Az. 1 U 112/17, Rn 35, NJW 2018, 1694). Hierbei muss der sog. Unabwendbarkeitsbeweis von demjenigen bewiesen werden, der sich darauf beruft. 20

Es ist nicht ausgeschlossen, dass ein Idealfahrer anstelle des Beklagten zu 1) bereits im Vorfeld hätte reagieren und den Unfall hätte vermeiden können. So hätte ihm durch einen Blick in den Rückspiegel auffallen können, dass das hinter ihm fahrende Fahrzeug sich nähert. Hierauf hätte er durch stärkere Beschleunigung oder Wechseln auf die rechte Fahrspur reagieren können. 21

Ein Idealfahrer anstelle der Klägerin hätte bei einer Geschwindigkeit von 60 km/h den Unfall vermeiden können. Dies steht auf Grundlage des erstinstanzlich eingeholten unfallanalytischen Gutachtens des Sachverständigen Dipl. Ing I fest. 22

2. 23

Gemäß § 17 Abs. 1 und 2 StVG hängt der Umfang der Haftung demnach von den Umständen des Einzelfalls ab, insbesondere davon, inwieweit der Unfall vorwiegend von dem einen oder dem anderen Teil verursacht worden ist. Die Abwägung ist dabei aufgrund aller unstreitigen, zugestandenen oder bewiesenen Umstände des Einzelfalls vorzunehmen, soweit diese sich nachweislich auf den Unfall ausgewirkt haben. In erster Linie ist hierbei das Maß der Verursachung entscheidend, in dem die Beteiligten zur Schadensentstehung beigetragen haben, das beiderseitige Verschulden ist nur ein Faktor der Abwägung (vgl. BGH, Urteil vom 13.12.2016, Az. VI ZR 32/16, Rn 8, NJW 2017, 1177; OLG Hamm, Beschluss vom 21.12.2017, Az. I-7 U 39/17, Rn 17, NJW-RR 2018, 474). 24

Bei der nach diesen Maßstäben gebotenen Abwägung überwiegen die Verursachungsanteile auf Seiten der Klägerin in einer Weise, dass ein etwaiger Haftungsanteil der Beklagten jedenfalls vollständig zurücktritt. 25

a) 26

27

Die Betriebsgefahr des X der Klägerin ist durch einen ihr anzulastenden Verkehrsverstoß erhöht worden.

aa) 28

Das Landgericht ist zutreffend davon ausgegangen, dass gegen die Klägerin der Anscheinsbeweis eines Auffahrenden spricht. Für die Annahme des Anscheinsbeweises genügt es, dass sich beide Fahrzeuge im gleichgerichteten Verkehr bewegt haben und zumindest eine teilweise Überdeckung der Schäden an Front und Heck vorliegt (KG Berlin, Beschluss vom 20.11.2013, Az. 22 U 72/13, juris). Dies steht aufgrund des erstinstanzlich eingeholten Gutachtens des Sachverständigen Dipl. Ing. I fest. Er hat ausgeführt, dass der PKW der Klägerin längsachsenparallel zum PKW Y auf das Heck aufgefahren ist. Der PKW der Klägerin war dabei nur leicht nach links versetzt. Insoweit wird auf die Anlage 10 des Gutachtens Bezug genommen (Bl. 146 GA). Bedenken gegen diese Feststellung des Landgerichts werden nicht erhoben und sind auch nicht ersichtlich. 29

In einer solchen Situation spricht der erste Anschein dafür, dass der Auffahrende den Unfall schuldhaft dadurch verursacht hat, dass er entweder den erforderlichen Sicherheitsabstand nicht eingehalten hat (§ 4 Abs.1 StVO), unaufmerksam war (§ 1 StVO) oder aber mit einer den Straßen- und Sichtverhältnissen unangepassten Geschwindigkeit gefahren ist (§ 3 Abs. 1 StVO). Denn der Kraftfahrer ist verpflichtet, seine Fahrweise so einzurichten, dass er notfalls rechtzeitig anhalten kann, wenn ein Hindernis auf der Fahrbahn auftaucht (BGH, Urteil vom 13.12.2016, Az. VI ZR 32/16, NJW 2017, 1177). Der Anscheinsbeweis kann nur durch feststehende Umstände – die unstreitig, zugestanden oder nach § 286 ZPO bewiesen wurden – erschüttert werden (u.a. BGH, Urteil vom 13.12.2016, Az. VI ZR 32/16, Rn. 11, NJW 2017, 1177; KG Berlin, Beschluss vom 20.11.2013, Az. 22 U 72/13, MDR 2014, 339). 30

bb) 31

Nach diesen Maßstäben vermochte die Klägerin den gegen sie sprechenden Anscheinsbeweis nicht zu entkräften. Vielmehr ist der Senat an die Feststellungen des Landgerichts gem. § 529 ZPO gebunden. 32

Gem. § 529 Abs. 1 Nr. 1 ZPO ist der Senat an die vom Gericht des ersten Rechtszugs 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 tatsächliche Einwand gegen die erstinstanzlichen Feststellungen. Bloß subjektive Zweifel, lediglich abstrakte Erwägungen oder Vermutungen der Unrichtigkeit ohne greifbare Anhaltspunkte wollte der Gesetzgeber ausschließen. Das Berufungsgericht ist in seiner Prüfung darauf beschränkt, ob die erstinstanzliche Beweiswürdigung vertretbar, insbesondere widerspruchsfrei ist, nicht den Denkgesetzen oder allgemeinen Erfahrungssätzen zuwiderläuft oder Teile des Beweisergebnisses bzw. des Sachverhalts ungewürdigt lässt (BGH Urteil vom 15.7.2003, Az. VI ZR 361/02, NJW 2003, 3480,3481). Zweifel an der Richtigkeit oder Vollständigkeit der entscheidungserheblichen Feststellungen im Sinne des § 529 Abs. 1 ZPO liegen nur dann vor, wenn aus der für den Senat gebotenen Sicht eine gewisse – nicht notwendig überwiegende - Wahrscheinlichkeit dafür besteht, dass im Falle der erneuten Beweiserhebung die erstinstanzlichen Feststellungen keinen Bestand haben werden, sich also deren Unrichtigkeit herausstellt (vgl. BGH, Urteil vom 18.10.2005, Az. VI ZR 270/04, NJW 2006, 152, 153 mwN). 33

(1) 34

Nach diesen Maßstäben bestehen keine Zweifel an der Richtigkeit der Feststellungen des Landgerichts. Dieses hat – aus Sicht des Senats zutreffend – ausgeführt, dass sowohl die Schilderung der Klägerin als auch die Schilderung des Beklagten zu 1 zutreffend sein könne. Es liegt auch aus Sicht des Senats ein non liquet vor.	35
Der Senat verkennt nicht, dass durchaus einige Gesichtspunkte für die von der Klägerin geschilderten Version des Unfallgeschehens sprechen. Dies reicht für ernstliche Zweifel an der Feststellung des Landgerichts nicht aus.	36
Hierbei ist nicht entscheidend, dass die Klägerin ein kostenintensives Schadensgutachten eingeholt. Ohne Erfolg verweist dies Klägerin in diesem Zusammenhang darauf, dass nicht davon auszugehen sei, sie habe dieses Gutachten erstellen lassen, um einen Betrug zulasten des Beklagten zu 1 und der Beklagten zu 2 als Haftpflichtversicherer zu begehen. Denn dies gilt spiegelbildlich für die Beklagten. Auch der Eigentümer des Y hat ein Schadensgutachten eingeholt. Es kann beim Beklagten zu 1 ebenso wenig wie bei der Klägerin davon ausgegangen werden, dass er einen Prozessbetrug begehen wollte.	37
Eher für die Unfallversion der Klägerin spricht die Unfallschilderung der jeweils unmittelbar am Unfall Beteiligten. Die Klägerin hat durchgängig ihre Version des Unfalls beschrieben. Diese ist auch grundsätzlich in sich nachvollziehbar. Demgegenüber hat der Beklagte zu 1 gegenüber der Polizei zunächst einen Spurwechsel in Abrede gestellt. Dies stimmt mit dem aktuellen Vortrag der Beklagten überein. Gegenüber der Polizei hat er aber auch angegeben, „ich musste rüber“. Allein diese Aussage reicht aber zum Beweis der Schilderung der Klägerin nicht aus. Insoweit ist zu berücksichtigen, dass sich aus dieser Äußerung nicht ergibt, wann der Beklagte zu 1 die Fahrspur gewechselt hat. Dies ist von den aufnehmenden Polizeibeamten nicht konkret abgefragt worden. Seit seiner Anhörung im gegen ihn eingeleiteten Ordnungswidrigkeitsverfahren behauptet der Beklagte zu 1 durchgehend, er habe schon weit vor dem Unfall den mittleren Fahrstreifen befahren.	38
Entgegen der Ansicht der Klägerin spricht das eingeholte unfallanalytische Gutachten nicht für ihre Darstellung des Unfalls. Aus diesem ergibt sich, dass beide Unfallschilderungen technisch möglich sind und jeweils ungewöhnliche Fahrmanöver voraussetzen.	39
Zutreffend ist, dass es – die Version der Beklagten als richtig unterstellt - ungewöhnlich ist, dass ein auffahrendes Fahrzeug stark abgebremst wird, das vorausfahrende Fahrzeug aber allenfalls schwach abgebremst wird. Dies setzt einen erheblichen Fahrfehler des Hinterherfahrenden voraus. Die Klägerin müsste unter Zugrundelegung der von den Parteien geschilderten Geschwindigkeit des Y von ca. 80 km/h, der vom Sachverständigen ermittelten Relativgeschwindigkeit der Fahrzeuge sowie der Vollbremsung der Klägerin vor der Kollision eine Ausgangsgeschwindigkeit von deutlich über 100 km/h gefahren sein. Bei einer solchen Ausgangsgeschwindigkeit ist ein Auffahrunfall problemlos technisch darstellbar.	40
Auch die Schilderung der Klägerin ist technisch problemlos darstellbar. Dies setzt aber voraus, dass beide Fahrzeuge nach der Kollision noch eine Wegstrecke von 230 m mit einer Geschwindigkeit von ca. 20 bis 25 km/h gefahren sind. Ein solches nachkollisionäres Fahrverhalten beschreibt die Klägerin nicht. Der Beklagte zu 1 beschreibt ein solches allerdings in vollständig anderem Zusammenhang ansatzweise. Er hat ein nachkollisionäres Ausrollen angegeben. Hinzu kommt, dass ein solches nachkollisionäres Fahrverhalten – auch insoweit folgt der Senat dem Sachverständigen – ungewöhnlich ist.	41
Das unfallanalytische Gutachten spricht mithin weder entscheidend für die eine oder die andere Unfallschilderung.	42

Es gibt auch in der Gesamtschau keine hinreichend belastenden Beweise für die Unfallschilderung der Klägerin. Auch wenn die Unfallschilderung der Klägerin aus Sicht des Senats durchaus möglich ist, ist damit eine Erschütterung des Anscheinsbeweises nicht verbunden. 43

Es kann dahinstehen, ob eine Erschütterung des Anscheinsbeweises dann anzunehmen ist, wenn der Vordermann grundlos stark abbremst. Teilweise wird vertreten, dass der Vorfahrende seinerseits gem. § 4 Abs. 1 S. 2 StVO dazu verpflichtet sei, nicht „ohne zwingenden Grund“ stark zu bremsen. Dieser Verstoß gegen die StVO könne deshalb den Anschein des verkehrsgerechten Verhaltens des Vorfahrenden erschüttern (OLG Frankfurt, Urteil vom 2.3.2006, Az. 3 U 220/05, Rn 16, NJW 2007, 87; noch OLG Köln, Urteil vom 30.9.1994, Az. 19 U 34/94; Rn 4, juris; Jaeger, NJW 2017, 2628 als Anmerkung zu OLG Karlsruhe, Urteil vom 28.4.2017, Az. 9 U 189/15; auch BHHJJ/Burmann, 25. Aufl. 2018, StVO § 4 Rn. 24; Helle, in: Freymann, juris-PK-Straßenverkehrsrecht, 1. Auflage 2016, Stand: 17.7.2018, § 4 Rn. 51.1). Nach anderer Auffassung entfällt der Anscheinsbeweis auch dann nicht, wenn der Vorfahrende grundlos stark abgebremst hat. Denn im Straßenverkehr müsse jeder Fahrzeugführer grundsätzlich damit rechnen, dass das vorfahrende Fahrzeug plötzlich, auch stark, abgebremst wird. Auch ein plötzliches grundloses scharfes Bremsen des Vorfahrenden müsse grundsätzlich einkalkuliert werden. Denn sowohl die Einhaltung des Sicherheitsabstands als auch die sonstigen Sorgfaltsanforderungen an den Hinterherfahrenden dienen dazu, ein rechtzeitiges Anhalten bei einem Abbremsen des Vordermanns zu ermöglichen, auch wenn dies ohne - für den Hintermann erkennbaren - Anlass erfolgt (vgl. OLG Karlsruhe, Urteil vom 28.4.2017, Az. 9 U 189/15, Rn 24, NJW 2017, 2626 unter Verweis auf BGH, Urteil vom 16.1.2007, Az. VI ZR 248/05; OLG Köln, Beschluss vom 9.2.2017, Az. 19 U 155/16, Rn. 7–, juris; auch: BeckOK ZPO/Bacher, 29. Ed. 1.7.2018, ZPO § 284 Rn. 95.1). Vorliegend kann auf Grundlage des Gutachtens des Sachverständigen Dipl. Ing. I ein starkes Bremsen gerade nicht festgestellt werden. Der Y wurde unmittelbar vor dem Unfall allenfalls leicht abgebremst. 44

b) 45

Zulasten der Beklagten ist nur die Betriebsgefahr des Y in die Abwägung einzustellen. Ein Verkehrsverstoß des Beklagten, der für den Unfall kausal geworden ist, ist nicht bewiesen. 46

Wenn der Beklagte zu 1 unter Verstoß gegen die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h – dies wird insoweit unterstellt – mit 80 km/h gefahren wäre, wäre dieser Geschwindigkeitsverstoß nicht kausal geworden. Denn die Klägerin ist hinten auf den PKW aufgefahren. 47

Dem Beklagten zu 1 kann auch kein Verstoß gegen § 4 Abs. 1 S. 2 StVO vorgeworfen werden. Gegen § 4 Abs. 1 S. 2 StVO verstößt, wer ohne zwingenden Grund stark abbremst. Ein starkes Bremsen im Sinne der genannten Vorschrift bedeutet eine Verringerung der Geschwindigkeit, die deutlich über das Maß eines normalen Bremsvorganges hinausgeht (Helle, in: Freymann, juris-PK-Straßenverkehrsrecht, 1. Auflage 2016, Stand: 17.7.2018, § 4 Rn. 22). Mit einem bloßen Abbremsen des Vordermanns muss ein Fahrer hingegen jederzeit rechnen und sich darauf mit dem nötigen Sicherheitsabstand und der Verkehrssituation angepasster Geschwindigkeit einstellen (BGH, Urteil vom 16.1.2007, Az. VI ZR 248/05, NJW-RR 2007, 680; KG Berlin, Beschluss vom 20.11.2013, Az. 22 U 72/13 – juris; König, in: Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 44. Auflage, 2017, § 4 StVO Rn. 8). Dass ein solches starkes Abbremsen vorgelegen hat, das von dem Schutzzweck der Vorschrift erfasst ist, ist aus vorgenannten Gründen nicht bewiesen. Unmittelbar vor dem Unfall wurde der Y nach den Feststellungen des Sachverständigen allenfalls leicht abgebremst. 48

c)	49
In der konkreten Abwägung tritt die Betriebsgefahr des Y zurück. Der Verstoß des Auffahrenden gegen die StVO begründet bei der vorzunehmenden Haftungsabwägung in der Regel nämlich ein so überwiegendes Verschulden, dass die (einfache) Betriebsgefahr regelmäßig hinter diesem Verschulden vollständig zurücktritt (Oberlandesgericht Saarbrücken, Urteil vom 14.8.2014, Az. 4 U 68/13, NJW-RR 2014, 1371; OLG Düsseldorf, Urteil vom 26.6.2015, 1 U 107/14, r + s 2015, 414; König, in: Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 44. Auflage, 2017, § 4 StVO Rn. 32). Damit kommt es nicht darauf an, ob die Klägerin zusätzlich noch die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h überschritten hat. Diese streitige Tatsache braucht nicht aufgeklärt zu werden.	50
Das Landgericht hat mithin zutreffend die Betriebsgefahr des Beklagtenfahrzeugs vollständig zurücktreten lassen und die Klage abgewiesen.	51
III.	52
Der Berufungsklägerin wird Gelegenheit gegeben, binnen drei Wochen nach Zugang dieses Beschlusses, zu den Hinweisen Stellung zu nehmen.	53
Auf den Hinweisbeschluss vom 06.09.2018 wurde die Berufung zurückgenommen.	54