
Datum: 15.05.2018
Gericht: Oberlandesgericht Hamm
Spruchkörper: 7. Zivilsenat
Entscheidungsart: Urteil
Aktenzeichen: 7 U 45/17
ECLI: ECLI:DE:OLGHAM:2018:0515.7U45.17.00

Vorinstanz: Landgericht Siegen, 1 O 265/16
Schlagworte: Spurwechsel; Unabwendbarkeit; Richtgeschwindigkeit; Betriebsgefahr
Normen: § 7 StVG; § 7 Abs. 5 StVO; § 17 Abs. 2 StVG; § 17 Abs. 3 StVO
Leitsätze:
Zum Nachweis der Unabwendbarkeit und zur Haftungsquote bei unfallursächlicher Überschreitung der Richtgeschwindigkeit von 130 km/h (in einzelfallbezogener Abgrenzung zu OLG Hamm Urteil vom 17.5.2022 – 7 U 68/21).
Rechtskraft: rechtskräftig

Tenor:

Auf die Berufung der Beklagten wird das am 2.6.2017 verkündete Urteil der Einzelrichterin des Landgerichts Siegen (Az. 1 O 265/16) wie folgt abgeändert:

Die Beklagten werden als Gesamtschuldner verurteilt, an die Klägerin 9.820,34 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 23.6.2015 sowie vorgerichtliche Rechtsanwaltsgebühren in Höhe von 745,40 € zu zahlen. Im Übrigen wird die Klage abgewiesen. Die weitergehende Berufung wird zurückgewiesen.

Von den Kosten des Rechtsstreits 1. Instanz tragen die Klägerin 20 % und die Beklagten als Gesamtschuldner 80 %. Von den Kosten des Rechtsstreits 2. Instanz tragen die Klägerin 60 % und die Beklagten als Gesamtschuldner 40 %.

Gründe	1
I.	2
Die Parteien streiten um Ansprüche aus einem Verkehrsunfall, der sich am 0.0.2015 gegen 18.30 Uhr auf der BAB 45 in Fahrtrichtung A bei Kilometer 104,2 auf der Höhe der Raststätte B ereignet hat.	3
Der Zeuge C befuhr mit dem VW T 5 Transporter, amtliches Kennzeichen #-* 0, der Klägerin die linke Fahrspur der zweispurigen Autobahn. Dabei fuhr er jedenfalls schneller als die Richtgeschwindigkeit von 130 km/h.	4
Der Beklagte zu 2) fuhr mit dem von der Beklagten zu 1) gehaltenen und bei der Beklagten zu 3) versicherten LKW, amtliches Kennzeichen +-~ 0, auf der rechten Fahrspur mit einer Geschwindigkeit von ca. 80 - 85 km/h.	5
Im Bereich der Einfädelungsspur von der Raststätte zog der Beklagte zu 2) aus zwischen den Parteien streitigen Umständen nach links auf die Überholspur. Der Zeuge C bremste den T 5, konnte eine Kollision aber nicht mehr verhindern. Sein Fahrzeug wurde im Frontbereich erheblich beschädigt. Die Klägerin macht einen Gesamtschaden in Höhe von 12.275,42 € geltend, dessen einzelne Positionen in der Berufungsinstanz nicht mehr streitig sind.	6
Erstinstanzlich haben die Parteien darüber gestritten, ob der Unfall für die Beteiligten unabwendbar gewesen und ob der Zeuge C dem Beklagte zu 2) schuldhaft aufgefahren sei. Die Beklagten haben u.a. behauptet, dass ein unbekannt gebliebener Unfallbeteiligter mit seinem Sattelzug plötzlich und unerwartet von der Einfädelungsspur auf die rechte Fahrspur der Autobahn gewechselt sei, so dass der Beklagte zu 2) auf die linke Fahrspur habe ausweichen müssen. In der 2. Instanz stehen diese Dinge nicht mehr im Streit.	7
Die Klägerin hat erstinstanzlich beantragt,	8
die Beklagten als Gesamtschuldner zu verurteilen, an sie 12.275,42 € nebst 5 % Zinsen über dem Basiszinssatz seit dem 23.6.2015 sowie vorgerichtliche Rechtsanwaltsgebühren in Höhe von 805,20 € zu zahlen.	9
Die Beklagten haben Klageabweisung beantragt.	10
Zum weiteren Sachverhalt wird gemäß § 540 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 ZPO auf den Tatbestand des erstinstanzlichen Urteils Bezug genommen.	11
Das Landgericht Siegen hat den Beklagten zu 2) angehört und Beweis durch uneidliche Vernehmung der Zeugen C und D sowie durch Einholung eines unfallanalytischen Sachverständigengutachtens des Sachverständigen E erhoben.	12
Anschließend hat es der Klage vollumfänglich stattgegeben. Nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme stehe fest, dass der Unfall für beide Parteien kein unabwendbares Ereignis gewesen sei. Der Zeuge C sei jedenfalls mit einer Geschwindigkeit von 140 km/h gefahren. Nach den Feststellungen des Sachverständigen E unter nachvollziehbarer und gut begründeter Auswertung der Angaben der Zeugen C und D wäre auch eine Geschwindigkeit	13

von 170 km/h denkbar. Darüber hinaus habe der Sachverständige festgestellt, dass der Unfall für die Klägerseite bei Einhaltung einer Geschwindigkeit von 130 km/h vermeidbar gewesen sei.

Ebenso wenig sei der Unfall für den Beklagten zu 2) unabwendbar gewesen.

Im Rahmen der Abwägung nach § 17 Abs. 2 StVG könne kein Verursachungsanteil auf Klägerseite festgestellt werden. Der Anscheinsbeweis zulasten des Zeugen C greife nicht. Der Sachverständige habe nicht feststellen können, ob sich der Zusammenstoß im Zuge des Ausschervorgangs des LKW oder während der Parallelfahrt auf der Autobahn ereignet habe. Das Überschreiten der Richtgeschwindigkeit begründe keinen Verkehrsverstoß. Demgegenüber habe der Beklagte zu 2) gegen § 7 Abs. 5 StVO verstoßen, weil er den Fahrstreifen gewechselt habe, ohne das Herannahen des klägerischen Fahrzeugs ausreichend zu berücksichtigen. Er habe den Unfall allein verursacht.

Darüber hinaus sei es nicht geboten, auf Klägerseite eine Betriebsgefahr anzunehmen. Das Fahren auf der Autobahn mit einer Geschwindigkeit oberhalb der Richtgeschwindigkeit sei sanktionslos möglich. Eine Betriebsgefahr auf Seiten desjenigen, der mit höherer Geschwindigkeit als der Richtgeschwindigkeit gefahren sei, könne daher nur angenommen werden, wenn Anhaltspunkte für eine mögliche konkrete Gefahrensituation bestanden hätten. Dies dürfe auf der Autobahn beispielsweise bei dichtem Verkehr auf der rechten Spur oder wenn ersichtlich sei, dass ein langsam fahrender Verkehrsteilnehmer auf der rechten Spur zeitnah zum Ausscheren auf die linke Spur ansetze, gegeben sein. Solche Anhaltspunkte seien durch die Beklagten jedoch nicht nachgewiesen. Weder der Zeuge C noch der Zeuge D hätten das Vorhandensein des Dritten auf der Einfädelungsspur bestätigen können. Es liege ein so grober Pflichtverstoß des Beklagten zu 2) vor, dass die allgemeine Betriebsgefahr auf Klägerseite dahinter zurücktrete.

Hiergegen richtet sich die beschränkt eingelegte Berufung der Beklagtenseite.

Mit ihrer Berufung halten die Beklagten den Verschuldensvorwurf gegen den Zeugen C nicht mehr aufrecht. Sie rügen aber, dass das Landgericht zu Unrecht die Betriebsgefahr des klägerischen Fahrzeugs unberücksichtigt gelassen habe. Durch das Überschreiten der Richtgeschwindigkeit sei die Betriebsgefahr des klägerischen Fahrzeugs erhöht gewesen, so dass von einer Mithaftung der Klägerseite von mindestens 1/3 auszugehen sei.

Sie beantragen,

1. unter Abänderung des angefochtenen Urteils des Landgerichts Siegen vom 2.6.2017 die Klage abzuweisen, soweit sie als Gesamtschuldner zu einem Betrag von mehr als 8.183,61 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 23.6.2015 sowie vorgerichtlicher Kosten von mehr als 536,80 € verurteilt worden sind.

2. hilfsweise, das Urteil aufzuheben, soweit sie als Gesamtschuldner zu einem Betrag von mehr als 8.183,61 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 23.6.2015 sowie vorgerichtlicher Kosten von mehr als 536,80 € verurteilt worden sind, und die Sache zur erneuten Verhandlung und Beweisaufnahme an das Landgericht Siegen zurückzuverweisen

Die Klägerin beantragt die Zurückweisung der Berufung, wobei sie im Wesentlichen das erstinstanzliche Urteil verteidigt.

Die Akte Staatsanwaltschaft Siegen, Az. 32 UJs 189/15, lag dem Senat bei seiner Entscheidung vor.

II. 24

Die zulässige Berufung hat teilweise Erfolg. 25

Das Urteil des Landgerichts beruht auf Rechtsfehlern. Die gemäß §§ 529, 531 ZPO zugrunde zu legenden Tatsachen rechtfertigen eine andere – für die Beklagten günstigere – Entscheidung. Entgegen der Ansicht des Landgerichts hat die Klägerin gegen die Beklagten aufgrund des streitgegenständlichen Verkehrsunfalls nur einen Anspruch auf Ersatz von 80 % ihres Schadens aus §§ 7 Abs. 1, 17 Abs. 2, 3, 18 Abs. 1 S. 1 StVG iVm. § 115 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 VVG. 26

1. 27

Der Unfall ist nicht durch höhere Gewalt im Sinne des § 7 Abs. 2 StVG verursacht worden. 28

2. 29

Im Ergebnis zutreffend ist das Landgericht davon ausgegangen, dass der Verkehrsunfall weder für den Zeugen C noch für den Beklagten zu 2) unabwendbar gemäß § 17 Abs. 3 StVG war. 30

a) 31

Unabwendbar ist ein Ereignis, das durch äußerste mögliche Sorgfalt nicht abgewendet werden kann. Abzustellen ist insoweit auf das Verhalten des sog. „Idealfahrers“ (König, in: Hentschel u.a., Straßenverkehrsrecht, 44. Auflage, 2017, § 17 StVG Rn 22 mwN.). Dabei darf sich die Prüfung nicht auf die Frage beschränken, ob der Fahrer in der konkreten Gefahrensituation wie ein "Idealfahrer" reagiert hat, vielmehr ist sie darauf zu erstrecken, ob ein "Idealfahrer" überhaupt in eine solche Gefahrenlage geraten wäre. Der sich aus einer abwendbaren Gefahrenlage ergebende Unfall wird nicht dadurch unabwendbar, dass sich der Fahrer in der Gefahr nunmehr (zu spät) "ideal" verhält (u.a. BGH, Urteil vom 17.3.1992, Az. VI ZR 62/91; OLG Nürnberg, Urteil vom 9.9.2010, Az. 13 U 712/10, juris). 32

aa) 33

Dies zugrunde gelegt kommt es nicht darauf an, dass der Zeuge C bei Erkennen der Gefahr ideal reagiert und eine Vollbremsung eingeleitet hat. Er hat sich aber deshalb nicht wie ein „Idealfahrer“ verhalten, weil er nach den erstinstanzlichen Feststellungen, die für den Senat bindend sind, mit einer Geschwindigkeit von mindestens 140 km/h gefahren ist. 34

§ 17 Abs. 3 StVG erfordert, dass der "Idealfahrer" in seiner Fahrweise auch die Erkenntnisse berücksichtigt, die nach allgemeiner Erfahrung geeignet sind, Gefahrensituationen nach Möglichkeit zu vermeiden. Solche Erkenntnisse haben in der Autobahn-Richtgeschwindigkeits-Verordnung Ausdruck gefunden, in der in § 1 Ziff. 1 die Empfehlung ausgesprochen wird, auf Autobahnen auch bei günstigen Straßen-, Verkehrs-, Sicht- und Wetterverhältnissen nicht schneller als 130 km/h zu fahren. Ein Idealfahrer fährt nicht schneller als diese Richtgeschwindigkeit. Ihm ist bewusst, dass die Gefahr, einen Unfall nicht mehr vermeiden zu können, aber auch von anderen Verkehrsteilnehmern nicht rechtzeitig wahrgenommen zu werden, durch höhere Geschwindigkeit deutlich steigt (u.a. BGH, Urteil vom 17.3.1992, Az. VI ZR 62/91; OLG Nürnberg, Urteil vom 9.9.2010, Az. 13 U 712/10). 35

Daher ist die Unabwendbarkeit eines Autobahnunfalls für Fahrzeugführer, die die Richtgeschwindigkeit von 130 km/h überschreiten, grundsätzlich zu verneinen.

bb) 36

Anderes gilt allerdings, wenn derjenige, der sich auf den § 17 Abs. 3 StVG beruft, den Nachweis führt, dass es auch bei der Einhaltung der Richtgeschwindigkeit zu einem Unfall mit vergleichbar schweren Schäden gekommen wäre (BGH, Urteil vom 17.3.1992, Az. VI ZR 62/91). 37

Dieser Nachweis gelingt der Klägerin vorliegend indes nicht. Mit zutreffender Begründung hat das Landgericht gestützt auf das Gutachten des Sachverständigen E festgestellt, dass der Unfall bei Einhalten der Richtgeschwindigkeit von 130 km/h abwendbar gewesen wäre. So hat der Sachverständige überzeugend unter Bezugnahme auf das von ihm erstellte Zeit-Weg-Diagramm (Bl. 159 d.GA.) ausgeführt, dass bei einer Vollbremsung bei einer Geschwindigkeit von 130 km/h das klägerische Fahrzeug in einem Abstand von 4 m zum Heck des LKW dessen Geschwindigkeit von 85 km/h erreicht hätte, es also nicht zu einer Kollision gekommen wäre (vgl. Bl. 12 des Gutachtens, Bl. 142 d.GA.). Hiergegen hat die Klägerin letztlich keine Einwendungen erhoben. 38

cc) 39

Darüber hinaus ist auch der Schutzzweckzusammenhang gegeben. 40

Die Ansicht des BGH, wonach nur derjenige, der die Richtgeschwindigkeit einhalte, „Idealfahrer“ sei, beruht auf der Überlegung, dass die Überschreitung der Richtgeschwindigkeit erfahrungsgemäß und damit in haftungsrelevanter Weise die Gefahr erhöht, dass sich ein anderer Verkehrsteilnehmer auf diese Fahrweise nicht einstellt, insbesondere die Geschwindigkeit unterschätzt. Eine solche Gefahr realisiert sich allerdings gerade nicht, wenn der vorausfahrende Verkehrsteilnehmer den rückwärtigen Verkehr gar nicht bemerkt. Dem Umstand, dass ein vorausfahrender Verkehrsteilnehmer den rückwärtigen Verkehr gar nicht beobachtet, sich auf diesen infolgedessen bei seiner Fahrweise auch gar nicht einstellt, kann idealerweise auch nicht durch Einhaltung der Richtgeschwindigkeit Rechnung getragen werden (OLG Hamm, Beschluss vom 21.12.2017, Az. 7 U 39/17 in Verbindung mit Beschluss vom 6.2.2018). 41

Ein solcher Fall liegt hier aber nicht vor. 42

Denn der Beklagte zu 2) hat nach dem Ergebnis seiner persönlichen Anhörung vor dem Landgericht den rückwärtigen Verkehr im Zusammenhang mit seinem Fahrmanöver jedenfalls - wenn auch nicht sorgfältig genug - beobachtet. 43

So hat er sich dahingehend eingelassen, dass er in den linken Spiegel geschaut habe und kein Fahrzeug habe erkennen können, das so nah auf der linken Spur gefahren wäre, dass es ihn am Herüberfahren gehindert hätte. Er habe links kein Fahrzeug gesehen (vgl. S. 1 + 2 des Protokolls zur mündlichen Verhandlung vom 15.6.2016, Bl. 103 + 103 R d.GA.). Dass er einen solchen Seitenblick entgegen seiner Angaben nicht durchgeführt hat, lässt sich nicht feststellen, was zum Nachteil der Klägerin geht, die die Umstände nachweisen muss, die die Unabwendbarkeit begründen. 44

b) 45

46

Ebenso war der Unfall für den Beklagten zu 2) abwendbar. Ein Idealfahrer an seiner Stelle hätte bei Anwendung der gebotenen Aufmerksamkeit den herannahenden T 5 bemerkt und von einem Spurwechsel abgesehen.

3.

47

Die Haftungsquote hängt demnach gemäß § 17 Abs. 1, Abs. 2 StVG von den Umständen, insbesondere davon ab, inwieweit der Schaden vorwiegend von dem einen oder dem anderen Teil verursacht worden ist. Die gebotene Abwägung der wechselseitigen Verursachungsbeiträge ist auf Grund aller festgestellten, d.h. unstreitigen, zugestandenen oder nach § 286 ZPO bewiesenen Umstände des Einzelfalles vorzunehmen, wenn sie sich auf den Unfall ausgewirkt haben; in erster Linie ist hierbei das Maß der Verursachung von Belang, in dem die Beteiligten zur Schadensentstehung beigetragen haben; das beiderseitige Verschulden ist nur ein Faktor der Abwägung (OLG Hamm, Urteil vom 11.9.2012, Az. 9 U 32/12, NZV 2013, 123). Jeder Halter hat dabei die Umstände zu beweisen, die dem anderen zum Verschulden gereichen und aus denen er die nach der Abwägung für sich günstigen Rechtsfolgen herleiten will (OLG Düsseldorf, Urteil vom 21.11.2017, Az. I-1 U 44/17 mwN.; OLG München, Urteil vom 2.2.2007, Az. 10 U 4976/06, BeckRS 2007, 13300).

48

a)

49

Zutreffend ist das Landgericht nach dem Ergebnis der erstinstanzlichen Beweisaufnahme davon ausgegangen, dass den Zeugen C kein Verschuldensvorwurf trifft, weil er sich verkehrsgemäß verhalten hat und nicht aus Unachtsamkeit aufgefahren ist. Ein Anscheinsbeweis zu seinen Lasten greift nicht, weil nach dem Ergebnis des Sachverständigengutachtens nicht feststellbar ist, dass sich der gegnerische LKW zum Kollisionszeitpunkt bereits einige Zeit auf der linken Fahrspur befunden hatte (vgl. Bl. 8 des Gutachtens, Bl. 138 d.GA.). Demgemäß handelte es sich bei dem streitgegenständlichen Unfallgeschehen gerade nicht um die für die Annahme eines Anscheinsbeweises unabdingbare Situation des typischen Auffahrunfalls bedingt durch die Nichteinhaltung eines ausreichenden Sicherheitsabstands (§ 4 Abs. 1 S. 1 StVO) oder durch Unaufmerksamkeit (§ 1 Abs. 2 StVO). Der Zeuge C musste auf vor ihm freier Autobahn nicht mit einem ohne verkehrsbedingten Anlass plötzlich eingeleiteten Spurwechsel rechnen und deshalb seine Geschwindigkeit vorsorglich reduzieren (vgl. auch OLG Hamm, Beschluss vom 21.12.2017, Az. 7 U 39/17). Dass der Beklagte zu 2) aufgrund eines plötzlich von der Einfädelungsspur auf die rechte Fahrspur auffahrenden LKW zum Spurwechsel veranlasst wurde, ließ sich erstinstanzlich nicht feststellen und wird von den Beklagten in der Berufungsinstanz auch nicht weiter behauptet.

50

Das Überschreiten der Richtgeschwindigkeit an sich stellt keinen Verstoß gegen § 3 StVO dar, da es sich bei der Richtgeschwindigkeit um eine reine Empfehlung handelt (u.a. BGH, Urteil vom 17.3.1992, Az. VI ZR 62/91; OLG Hamm, Beschluss vom 21.12.2017, Az. 7 U 39/17; Urteil vom 15.3.2002, Az. 9 U 188/01; Rebler, SVR 2017, 408 mwN). Es ist auch nicht ersichtlich, dass die Straßen- und Sichtverhältnisse oder die persönlichen Fähigkeiten des Zeugen C die Einhaltung der Richtgeschwindigkeit oder einer noch geringeren Geschwindigkeit erfordert hätten. Der Unfall ereignete sich am frühen Abend Ende Mai bei guten Licht- und Sichtverhältnissen. Die Lichtbilder in der beigezogenen Ermittlungsakte der Staatsanwaltschaft Siegen, Az. 32 UJs 189/15, lassen zwar darauf schließen, dass die Fahrbahn leicht feucht war (Lichtbilder 1 – 7, Bl. 9 ff. der Beilakte). Eine etwaig den Bremsweg verlängernde Nässe lag aber offenkundig nicht vor. Dass ein übermäßiges Verkehrsaufkommen herrschte, das eine geringere Geschwindigkeit erforderlich gemacht hätte, ist weder vorgetragen noch in sonstiger Weise ersichtlich. Außerdem ist es nicht

51

grundsätzlich angezeigt, bei jeder nahenden Einfädelungsspur von einem Rastplatz die Geschwindigkeit zu reduzieren, weil gegebenenfalls vor einem fahrenden Fahrzeuge auf die eigene Spur ausweichen könnten. Ebenso wenig ist erwiesen, dass der Zeuge C einen auf der Einfädelungsspur fahrenden LKW bemerkt und eine etwaige Gefahrensituation erkannt hat oder hätte erkennen können.

b) 52

Demgegenüber hat das Landgericht zutreffend und von der Berufung nicht angegriffen festgestellt, dass der Beklagte zu 2) bei seinem Fahrstreifenwechsel gegen die besonderen Sorgfaltsanforderungen aus § 7 Abs. 5 StVO verstoßen hat. Gegen ihn spricht bereits der Beweis des ersten Anscheins (dazu BHHJJ/Heß, 24. Aufl. 2016, StVO § 7 Rn. 25 mwN.). 53

c) 54

Die gebotene Abwägung der Verursachungsanteile führt zu einer Haftungsquote von 20 % zu Lasten der Klägerin und 80 % zu Lasten der Beklagten. 55

Die Betriebsgefahr des Beklagtenfahrzeugs war aufgrund des Verkehrsverstoßes des Beklagten zu 2) erhöht. Entgegen der Ansicht des Landgerichts tritt die Betriebsgefahr des klägerischen Fahrzeugs jedoch nicht vollständig zurück. 56

Grundsätzlich verbleibt es wegen der hohen Sorgfaltsanforderungen des § 7 Abs. 5 StVO bei einer alleinigen Haftung des Spurwechslers, wenn es wegen eines unsachgemäßen Spurwechsels zu einer Kollision kommt. (u.a. Thüringer OLG, Urteil vom 8.12.2005, Az. 1 U 474/05; OLG München, Urteil vom 26.4.2013, Az. 10 U 357/12; Schleswig-Holsteinisches Oberlandesgericht, Urteil vom 22.12.2015, Az. 7 U 111/14). 57

Dies kann allerdings anders zu bewerten sein, wenn dem Auffahrenden auch außerhalb eines Schuldvorwurfs eigene „Verstöße“ vorzuwerfen sind, die einen wesentlichen Beitrag zum Unfallgeschehen darstellen (BHHJJ/Heß, 24. Aufl. 2016, StVO § 7 Rn. 25, auch OLG Schleswig, Urteil vom 23.9.1992, Az. 9 U 18/91). Daher ist regelmäßig eine Mithaftung des Auffahrenden in Höhe der normalen Betriebsgefahr anzunehmen, wenn er mit höherer Geschwindigkeit als der Richtgeschwindigkeit gefahren ist (Thüringer Oberlandesgericht, Beschluss vom 19.4.2010, Az. 1 U 1001/09 iVm. Verfügung vom 25.3.2010, Az. 1 U 1001/09; OLG München, Urteil vom 2.2.2007, Az. 10 U 4976/06, BeckRS 2007, 13300 für die „deutliche Überschreitung“ der Richtgeschwindigkeit; LG Rottweil, Urteil vom 19.8.2016, Az. 1 S 57/16; BHHJJ/Heß, 24. Aufl. 2016, StVO § 7 Rn 25; Rebler, SVR 2017, 408; wohl auch OLG Hamm, Urteil vom 13.5.2009, Az. I-13 U 106/08; modifizierend OLG Hamm, Urteil vom 10.1.2000, Az. 6 U 191/99: bei geringfügiger Überschreitung der Richtgeschwindigkeit kein Verbleiben der Betriebsgefahr). Bei wesentlicher Überschreitung der Richtgeschwindigkeit kann sogar eine erhöhte Betriebsgefahr in Betracht kommen (u.a. OLG Düsseldorf, Urteil vom 21.11.2017, Az. I-1 U 44/17). Denn auch wenn die Überschreitung der Richtgeschwindigkeit von 130 km/h nach der Autobahn-Richtgeschwindigkeits-Verordnung keinen Schuldvorwurf begründet, bedeutet das Fehlen unmittelbarer Sanktionen nicht die rechtliche Irrelevanz für das Haftungsrecht. Neben dem Umstand, dass regelmäßig ein oberhalb der Richtgeschwindigkeit fahrender Kraftfahrer den Unabwendbarkeitsnachweis für den Unfall nicht führen kann, wirkt sich eine hohe Ausgangsgeschwindigkeit auch dahingehend aus, dass sie bei der Abwägung der Verursachungsbeiträge nicht außer Ansatz bleiben kann (OLG Düsseldorf, Urteil vom 21.11.2017, Az. I-1 U 44/17). Darin realisiert sich die Haftung des § 7 StVG als Gefährdungshaftung, die an die abstrakte Gefährlichkeit der Teilnahme am Straßenverkehr anknüpft (vgl. auch schon BGH, Urteil vom 17.3.1992, Az. VI 58

Entscheidend sind die Umstände des Einzelfalles (u.a. OLG Hamm, Beschluss vom 21.12.2017, Az. 7 U 39/17; OLG Hamm, Urteil vom 15.3.2002, Az. 9 U 188/01, NZV 2002, 373; OLG Hamm, Beschluss vom 30.9.2014, Az. 9 U 31/14; auch OLG München, Urteil vom 2.2.2007, Az. 10 U 4976/06, BeckRS 2007, 13300).

59

Diese Umstände des Einzelfalles stellen sich vorliegend wie folgt dar:

60

Der Beklagte zu 2) hat die ihm obliegenden Sorgfaltsanforderungen beim Spurwechsel nicht unwesentlich verletzt. Dies lässt sich mit der nötigen Gewissheit nach § 286 ZPO feststellen. So verläuft nach den Ausführungen des Sachverständigen E die BAB 45 in Fahrtrichtung der unfallbeteiligten Fahrzeuge in einer weitgezogenen Rechtskurve. Wenn die Sicht des Beklagten zu 2) bei einer Rückschau nicht durch andere Fahrzeuge behindert war, verfügte er über eine Sichtweite von mehr als 300 m. Befanden sich auf dem rechten Fahrstreifen größere Fahrzeuge, konnte die Sichtweite auf 150 m begrenzt sein (Bl. 5 des Gutachtens, Bl. 135 d.GA.). Selbst bei einer Sichtweite von 150 m und einem Geschwindigkeitsüberschuss des klägerischen Fahrzeugs von maximal 85 km/h war dieses allerdings mehr als 6 s im Blickfeld des Beklagten zu 2). Nach der Einschätzung des Sachverständigen ist es daher in hohem Maße wahrscheinlich, dass der Beklagte zu 2) das klägerische Fahrzeug unmittelbar vor dem Ausscheren sehen konnte (Bl. 16, 19 des Gutachtens, Bl. 146, 149 d.GA.).

61

Dass der Beklagte zu 2) aufgrund eines unvermittelt auf die Autobahn auffahrenden Sattelschleppers zu einem Spurwechsel genötigt wurde, lässt sich nach der erstinstanzlichen, für den Senat insoweit bindenden Beweisaufnahme nicht feststellen. Dies ist zu Lasten der Beklagten zu berücksichtigen.

62

Dem steht gegenüber, dass der Zeuge C die Richtgeschwindigkeit von 130 km/h deutlich überschritten hat. Nach den überzeugenden und von der Klägerin nicht angegriffenen Ausführungen des Sachverständigen E in seinem Gutachten vom 17.11.2016 (Bl. 130 ff. d.GA.) ist mit der nötigen Gewissheit im Sinne des § 286 ZPO davon auszugehen, dass das klägerische Fahrzeug mit einer Geschwindigkeit von 170 km/h und damit nur knapp unter der möglichen Höchstgeschwindigkeit des Fahrzeugs von 173 km/h (vgl. Bl. 10 des Gutachtens, Bl. 140 d.GA.) gefahren wurde. So hat der Sachverständige aufgrund der Beschädigungen am Transporter in Anlehnung an Crashtestergebnisse und Erfahrungen aus einer Vielzahl rekonstruierter Verkehrsunfälle eine Relativgeschwindigkeit von 20 – 25 km/h und damit eine Kollisionsgeschwindigkeit von 110 km/h ermittelt. Unter Berücksichtigung der Vernehmung des Zeugen D ist er zu dem Ergebnis gekommen, dass eine Annäherungsgeschwindigkeit von 170 km/h wahrscheinlich ist. Er hat dies überzeugend und nachvollziehbar auf die Aussage des Zeugen gestützt, der geschildert hat, dass der LKW abrupt ausgeschert sei, er dann hinter sich das Quietschen von Bremsen gehört habe und der Transporter auch schon frontal neben ihn in den LKW „geknallt“ sei. Dabei sei er selber etwa 130 km/h gefahren (vgl. auch Bl. 105 d.GA.) Daraus hat der Sachverständige ermittelt, dass der Zeuge D gebremst haben muss, als er 32 m von dem LKW entfernt gewesen sei. Da er nach seiner Aussage bereits von dem bremsenden Transporter überholt wurde, muss der Zeuge C früher mit dem Bremsvorgang begonnen haben, nämlich 36 m vor dem LKW (Punkt B2 im Zeit-Weg-Diagramm, Bl. 159 d.GA.). Unter Berücksichtigung der Reaktionszeit von 0,8 s muss er 55 m von dem LKW entfernt gewesen sein, als er das Gefahrensignal wahrgenommen hat (Bl. 14 des Gutachtens, Bl. 144 d.GA. iVm. Zeit-Weg-Diagramm Bl. 159 d.GA.). Daraus schließt der Sachverständige eine Geschwindigkeit im Bereich der Höchstgeschwindigkeit von 170 km/h.

63

Die Ausführungen des Sachverständigen sind in Verbindung mit der Aussage des unbeteiligten Zeugen D überzeugend und nachvollziehbar. Die Klägerseite hat keine Einwendungen dagegen erhoben.

Damit hat der Zeuge C die Richtgeschwindigkeit nicht nur maßvoll, sondern um immerhin 40 km/h und damit ca. 30 % überschritten. Er hat sich dabei zwar innerhalb dessen bewegt, was auf deutschen Autobahnen bei einigermaßen freier Fahrbahn und guter Sicht üblich ist. Auch sind sonstige gefahrerhöhende Umstände aus oben genannten Gründen nicht ersichtlich. 65

Nichtsdestotrotz ist zulasten der Klägerseite zu berücksichtigen, dass sich der Bremsweg nicht linear, sondern exponentiell zur gefahrenen Geschwindigkeit erhöht und der Unfall nachgewiesenermaßen bei Einhaltung der Richtgeschwindigkeit vermieden worden wäre. 66

Unter Berücksichtigung vergleichbarer Rechtsprechung (OLG Hamm, Urteil vom 10.1.2000, Az. 6 U 191/99: 160 km/h – 20 % Haftung; OLG Hamm, Urteil vom 25.11.2010, Az. 6 U 71/10: 160 km/h – 20 % Haftung; OLG Stuttgart, Urteil vom 11.11.2009, Az. 3 U 122/09: 170 km/h – 20 % Haftung; OLG Hamm Urteil vom 8.9.1999, Az. 13 U 35/99: 150 km/h - 25 % Haftung; OLG Nürnberg, Urteil vom 9.9.2010, Az. 13 U 712/10: 160 km/h und Dunkelheit – 25 % Haftung; OLG Hamm, Urteil vom 6.2.2003, Az. 6 U 190/02: 200 km/h – 30 % Haftung; OLG Düsseldorf, Urteil vom 21.11.2017, Az.-1 U 44/17: 200 km/h – 30 % Haftung; OLG Koblenz, Urteil vom 14.10.2013, Az. 12 U 313/13: 200 km/h und Dunkelheit – 40 % Haftung) ist daher eine Mithaftung der Klägerin für die normale Betriebsgefahr, d.h. in Höhe von 20 %, anzunehmen. 67

4. 68

a) 69

Bei einer Haftung der Beklagten in Höhe von 80 % hat die Klägerin einen Schadensersatzanspruch in Höhe von 9.820,34 €. Die einzelnen Schadenspositionen sind in der Berufungsinstanz nicht mehr streitig. 70

b) 71

Der Zinsanspruch folgt aus §§ 286 Abs. 1, 2, 288 Abs. 1 BGB. Die Klägerin hatte zur Zahlung bis zum 22.6.2015 aufgefordert. Richtigerweise hat das Landgericht in seinem Urteil den klägerischen Antrag zudem dahingehend ausgelegt, dass im Sinne des § 288 Abs. 1 S. 2 BGB Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz geltend gemacht werden. 72

c) 73

Darüber hinaus sind bei einer 1,3 Geschäftsgebühr ausgehend von einem Gegenstandswert iHv. 9.820,34 € zzgl. Pauschale vorgerichtlich angefallene Rechtsanwaltsgebühren in Höhe von 745,40 € zu erstatten. Mehrwertsteuer macht die Klägerin nicht geltend. 74

III. 75

Die Kostenentscheidung folgt aus § 92 Abs. 1 S. 1 ZPO. Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit beruht auf §§ 708 Nr. 10, 711, 713 ZPO. 76

Gründe für die Zulassung der Revision nach § 543 Abs. 2 S. 1 ZPO bestehen nicht. 77
