
Datum: 02.12.1998
Gericht: Oberlandesgericht Köln
Spruchkörper: 13. Zivilsenat
Entscheidungsart: Urteil
Aktenzeichen: 13 U 152/98
ECLI: ECLI:DE:OLGK:1998:1202.13U152.98.00

Vorinstanz: Landgericht Aachen, 10 O 8/96
Normen: STVG §§ 7, 17; STVO § 3;
Leitsätze:
1. In Situationen, die für einen Kraftfahrer eine extrem starke Aufforderung zu einer Einfachreaktion (Bremsen) darstellen, können bei zu fordernder Bremsbereitschaft nur deutlich geringere Reaktionszeiten als 1 Sekunde zugebilligt werden. 2. Zur Unfallursächlichkeit einer Geschwindigkeitsüberschreitung des Vorfahrtberechtigten (hier: mindestens 40 km/h statt zulässiger 30 km/h) und deren Gewichtung bei der Abwägung nach § 17 StVG.
Rechtskraft: rechtskräftig

Tenor:
Die Berufung des Klägers gegen das Urteil des Landgerichts Aachen vom 13. Mai 1998 - 10 O 8/96 - wird zurückgewiesen. Der Kläger hat die Kosten der Berufung zu tragen. Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar.

Entscheidungsgründe

1

Das angefochtene Urteil hält den Angriffen der Berufung in jeder Hinsicht stand. Der Unfall war für den Zeugen Y. als Fahrer des dem Kläger gehörenden Taxifahrzeugs vom Typ Mercedes-Benz fraglos nicht unabwendbar i.S.d. § 7 Abs.2 StVG. Ihn trifft vielmehr wegen nicht unerheblicher Überschreitung der Geschwindigkeitsbegrenzung (auf 30 km/h) im Baustellenbereich ein unfallursächliches Mitverschulden, das bei der Abwägung nach § 17 StVG keineswegs hinter dem schuldhaften Mitverursachungsanteil der Beklagten zu 2. völlig zurücktreten kann. In erster Linie kann hierzu auf die zutreffenden Gründe des

2

angefochtenen Urteils verwiesen werden (§ 543 Abs.1 ZPO). Die Berufungsangriffe geben dem Senat lediglich Veranlassung zu folgenden ergänzenden Ausführungen:

1. Die Berufung beanstandet zu Unrecht, daß der Sachverständige Dr. P. - und ihm folgend das Landgericht - der Beurteilung, daß der Zeuge Y. den Unfall hätte vermeiden können, eine unverhältnismäßig kurze Reaktionszeit zugrunde gelegt habe, die selbst von einem "Idealfahrer" nicht erwartet werden könne. 3
- a. In Situationen, die - wie im vorliegenden Fall - für einen Verkehrsteilnehmer eine extrem starke Reaktionsaufforderung darstellen und ihm lediglich eine sog. Einfachreaktion, nämlich ein volles Abbremsen seines Fahrzeugs abverlangen, können bei zu fordernder Bremsbereitschaft nur deutlich geringere Reaktionszeiten als 1 Sekunde zugebilligt werden. Eine längere Reaktionszeit als 0,8 sec. (einschließlich der mit ca. 0,2 sec. zu veranschlagenden Brems-Schwell-Phase) kommt unter dem Blickpunkt der sog. Schrecksekunde nur bei plötzlichem Auftreten einer unerwarteten Gefahr in Betracht, auf die der Kraftfahrer nicht eingestellt sein muß (vgl. BGH NJW 1994, 941). Davon kann hier keine Rede sein. In dem Baustellenbereich war - wenn nicht schon allgemein - jedenfalls bei der Annäherung an solche Stellen, an denen die Baustellenabspernung durchbrochen war, um Anliegern die Zufahrt zu ermöglichen, erhöhte Reaktionsbereitschaft erforderlich. Das gilt um so mehr, wenn - wie hier - die Sicht auf die Zufahrt (und umgekehrt) nicht nur durch die Absperrbaken erschwert, sondern - wie von dem Zeugen Y. bestätigt - durch eine auf der Ecke zwischen der Ausfahrt und der von ihm befahrenen Hüttenstraße abgestellte Baumaschine teilweise versperrt war. Die Zubilligung einer Reaktionszeit von - wie es im Gutachten des Sachverständigen Dr. P. vom 01.02.1997, Seite 20, mit Recht heißt - "allenfalls" 0,9 sec. ist daher unter den gegebenen Umständen eher schon großzügig bemessen. 4
- b. Im übrigen unterstellt der Sachverständige bei seiner Berechnung zugunsten des Klägers, daß sich die Beklagte zu 2. aus einer Annäherungsgeschwindigkeit von mehr als 20 km/h mit einer gerade noch unterhalb einer Bremsspurzeichnung liegenden Verzögerung von ca. 6 m/s² in die Anstoßposition hineingebremst hat, wofür sie dann etwa 1 Sekunde benötigte (Seite 19 jenes Gutachtens). Der Sachverständige weist mit Recht darauf hin, daß es sich hier um einen theoretischen Grenzwert handelt, weil den Umständen nach eher von einer wesentlich geringeren "Einfahrtsgeschwindigkeit" der Beklagten zu 2. auszugehen ist und demgemäß auch die Mindestzeitspanne von 1 Sekunde zwischen dem Beginn des Einfahrens in die Hüttenstraße und der Kollision "mit hoher Wahrscheinlichkeit deutlichst überschritten wurde" (ebenda). Die Vermeidbarkeitsbetrachtung des Sachverständigen beruht daher schon auf den dem Kläger günstigsten Annahmen. Dabei ist sogar unberücksichtigt geblieben, daß sich der Unfall bei Dunkelheit ereignet hat (wobei die Unfallstelle allerdings durch Straßenlaternen ausreichend beleuchtet war), so daß es gerade bei einer unverzögerten Annäherung der Beklagten zu 2. schon als Reaktionsaufforderung zu werten ist, sobald der von diesem Fahrzeug ausgehende Scheinwerferkegel für den Zeugen Y. sichtbar wurde.
2. Wenn selbst die aufgezeigten, eher unrealistischen Prämissen (zugunsten des Klägers) zu dem Ergebnis führen, daß der Unfall für den Zeugen Y. bei Einhaltung der vorgeschriebenen 30 km/h noch knapp vermeidbar gewesen wäre, dann kann auch das unfallursächliche Verschulden des Zeugen nicht ernsthaft mit dem Einwand in Frage gestellt werden, es sei für einen Fahrer unmöglich, zu unterscheiden, ob er nun gerade 30 km/h oder schon 31 km/h fahre (Seite 4 der Berufungsbegründung). Wer die zugelassene Geschwindigkeit so hart an der Grenze ausschöpft, daß er nicht mehr beurteilen kann, ob er 5

sie bereits überschreitet, verhält sich vorwerfbar. Tatsächlich betrug die Kollisionsgeschwindigkeit des Klägerfahrzeugs indessen, wie der Sachverständige Dr. P. durch Auswertung des vergleichbaren Kollisionsversuchs bedenkenfrei eingegrenzt hat, mindestens 40 km/h. Gerade auf diese Anstoßenergie aber ist das Ausmaß des angerichteten Gesamtschadens zurückzuführen. An der maßgeblichen Unfallursächlichkeit dieser Geschwindigkeitsüberschreitung würde es daher auch nichts ändern, wenn eine Berührung der Fahrzeuge bereits bei einer Ausgangsgeschwindigkeit des Klägerfahrzeugs von 31 km nicht mehr gänzlich zu vermeiden, jedoch dann auch nur mit entsprechend geringfügigen Unfallfolgen verbunden gewesen wäre.

3. Die Berufung verkennt ersichtlich, welches Gewicht einer Geschwindigkeitsüberschreitung von jedenfalls mehr als 30% bei der Ursachenabwägung nach § 17 StVG beizumessen ist. Selbst nach der älteren Rechtsprechung, die in der Regel erst bei einer Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit des Vorfahrtberechtigten von mehr als 20% eine Quotierung vornahm, könnte hier von einer Mithaftung des Klägers nicht abgesehen werden. Die neuere Rechtsprechung läßt demgegenüber mit Recht auch schon geringere Geschwindigkeitsüberschreitungen hierzu genügen. Sie berücksichtigt damit, daß überhöhte Geschwindigkeit als eine der häufigsten Unfallursachen gilt, und trägt der Tatsache Rechnung, daß eine lineare Erhöhung der Geschwindigkeit mit einer dem Quadrat der Geschwindigkeit entsprechenden Erhöhung der Bewegungsenergie einhergeht (vgl. OLG Köln, VersR 1992, 110, welches aus diesen Gründen schon eine Überschreitung der zulässigen Geschwindigkeit von 60 km/h um mindestens 5 km/h zur Begründung einer Mithaftung ausreichen ließ; ferner etwa OLG Hamm, NZV 1994, 277: Mithaftung von 2/5 bei 115 km/h statt zulässiger 100 km/h). Eine Mithaftung des Klägers von 25% nach Maßgabe des angefochtenen Urteils ist daher nicht zu beanstanden.

Die Nebenentscheidungen beruhen auf den §§ 97 Abs.1, 708 Nr.10, 713 ZPO.

6

Streitwert der Berufung und Beschwer des Klägers durch dieses Urteil: 4.685,90 DM.

7