
Datum: 06.11.2003
Gericht: Oberlandesgericht Köln
Spruchkörper: 7. Zivilsenat
Entscheidungsart: Urteil
Aktenzeichen: 7 U 60/03
ECLI: ECLI:DE:OLGK:2003:1106.7U60.03.00

Vorinstanz: Landgericht Köln, 5 O 116/01

Tenor:

1.

Unter Zurückweisung des weitergehenden Rechtsmittels des Klägers wird auf dessen Berufung das am 13. März 2003 verkündete Urteil der 5. Zivilkammer des Landgerichts Köln – 5 O 116/01 – teilweise abgeändert und insgesamt wie folgt neu gefasst:

a)

Das beklagte Land wird verurteilt, an den Kläger 583,64 € nebst 4 % Zinsen seit dem 29. Juni 2001 zu zahlen.

b)

Es wird festgestellt, dass das beklagte Land verpflichtet ist, dem Kläger 1/3 seines künftigen materiellen Schadens aus dem Unfall vom 28. Juni 1999 zu ersetzen, soweit der Anspruch nicht auf Dritte übergegangen ist bzw. übergeht, jedoch nicht über den Haftungshöchstbetrag nach § 12 StVG in der am 28.6.1999 geltenden Fassung hinaus.

c)

Im übrigen wird die Klage abgewiesen.

2.

Der Kläger trägt 83 % der erstinstanzlichen und 88 % der zweitinstanzlichen Kosten des Rechtsstreits. Das beklagte Land trägt 17 % der erstinstanzlichen und 12 % der zweitinstanzlichen Kosten des Rechtsstreits.

3.

Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar.

Dem Kläger wird gestattet, die Zwangsvollstreckung seitens des beklagten Landes durch Sicherheitsleistung in Höhe von 6.000,00 € abzuwenden, wenn das beklagte Land nicht vor der Vollstreckung Sicherheit in entsprechender Höhe leistet.

Dem beklagten Land wird gestattet, die Zwangsvollstreckung durch den Kläger durch Sicherheitsleistung in Höhe von 2.000,00 € abzuwenden, wenn nicht der Kläger vor der Vollstreckung Sicherheit in entsprechender Höhe leistet.

Beide Parteien können die Sicherheitsleistung auch durch schriftliche, unwiderrufliche, unbedingte und unbefristete Bürgschaft eines im Inland zum Geschäftsbetrieb befugten Kreditinstituts erbringen.

4.

Die Revision wird zugelassen, soweit die Berufung zurückgewiesen worden ist.

Gründe

I. 1

Der Kläger befuhr am 28.06.1999 um 22.31 Uhr mit seinem Motorrad den W Weg in L 2
(innerhalb geschlossener Ortschaft, Höchstgeschwindigkeit deshalb 50 km/h) und kollidierte im Bereich der Einmündung des V Wegs mit dem vom Zeugen N gesteuerten Polizeifahrzeug. Dieser hatte nach Beendigung eines Polizeieinsatzes den W Weg in Gegenrichtung befahren und war dabei, nach links in den V Weg abzubiegen. Durch bis zu 1,40 m hohen Grasbewuchs auf dem Mittelstreifen des W Wegs und ein an der Spitze des Mittelstreifens aufgestelltes Verkehrszeichen war seine Sicht auf den vom Kläger benutzten Fahrstreifen behindert, als er, N, sich diesem Fahrstreifen, den er überqueren wollte, näherte. Wegen der örtlichen Verhältnisse und insbesondere der Sichtmöglichkeit wird verwiesen auf die vom Sachverständigen I teils noch am Unfallabend, teils am folgenden Abend gefertigten Fotos (Bl. 63 ff. der beigezogenen Akte 145 Js 75/99 StA Köln).

Der Kläger wurde bei dem Unfall schwer verletzt. Am Motorrad entstand Totalschaden. 3

Der Kläger hat behauptet, sein Fahrlicht sei eingeschaltet gewesen. Seine Geschwindigkeit habe 50 km/h betragen. Der Zeuge N sei trotz der Sichtbehinderung – ohne anzuhalten – 4

unmittelbar vor ihm, dem Kläger, nach links abgebogen und habe so sein aus § 9 Abs. 3 StVO folgendes Vorrecht missachtet.

Das beklagte Land hat behauptet, der Zeuge N habe trotz Wahrung der gebotenen Vorsicht beim Linksabbiegen den Kläger bzw. dessen Motorrad nicht rechtzeitig erkennen können, weil das Motorrad trotz der herrschenden Dunkelheit vorn unbeleuchtet gewesen sei. Ferner sei der Kläger deutlich zu schnell gefahren. 5

Das Landgericht hat Zeugen- und Sachverständigenbeweis erhoben. Mit dem angefochtenen und hiermit – auch wegen der in erster Instanz gestellten Anträge – in Bezug genommenen Urteil hat das Landgericht den geltend gemachten Schmerzensgeldanspruch abgewiesen mit der Begründung, ein Verschulden des Zeugen N sei nicht bewiesen. Dem Antrag, die Ersatzpflicht des beklagten Landes bezüglich des künftigen materiellen Schadens festzustellen, hat es unter Berücksichtigung einerseits der vom Polizeifahrzeug ausgehenden Betriebsgefahr, andererseits eines Verschuldens des Klägers nur in Höhe von 20 % entsprochen. Dieser sei ohne Abblend- oder auch nur Standlicht gefahren und habe zudem die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h um mindestens 17 km/h überschritten. Entsprechend dieser Quotierung hat das Landgericht dem Antrag auf Ersatz schon entstandenen materiellen Schadens nur in Höhe von 350,18 € nebst Zinsen entsprochen. 6

Gegen das ihm am 19.03.2003 zugestellte Urteil hat der Kläger mit am 8.04.2003 bei Gericht eingegangenem Schriftsatz Berufung eingelegt, die er mit am 19.05.2003 eingegangenem Schriftsatz begründet hat. Dabei hat er ursprünglich eine Haftungsquote von 2/3 zu Lasten des beklagten Landes zugrundegelegt. Nachdem der Senat ihm Prozesskostenhilfe nur auf der Grundlage einer Haftungsverteilung $\frac{1}{2} : \frac{1}{2}$ bewilligt hat, hat er seine Anträge entsprechend reduziert und die Berufung im übrigen zurückgenommen. 7

Er macht geltend: 8

Das Landgericht habe den schon in erster Instanz gestellten Zeugen- Beweisantritt für seine Behauptung, bei Antritt seiner Fahrt das Fahrlicht eingeschaltet zu haben, übergangen. Kurz vor dem Unfall habe, wie sich aus der Bekundung des Zeugen K ergebe, jedenfalls das Rücklicht gebrannt. Da an seinem Motorrad das Licht nur insgesamt ein- oder ausgeschaltet werden könne, könne der – angebliche – Ausfall der vorderen Beleuchtung nur auf einem Defekt beruhen, den er wegen der noch taghellen Witterung nicht habe bemerken müssen. Jedenfalls das Standlicht müsse zur Unfallzeit gebrannt haben. Im übrigen hätte der Zeuge N ihn auch dann rechtzeitig erkennen können und müssen, wenn das Motorrad vorn gänzlich unbeleuchtet gewesen sei. Was die vom Sachverständigen T angegebene – nach wie vor bestrittene – Geschwindigkeit von mindestens 67 km/h angehe, so habe sich diese nicht unfallursächlich ausgewirkt. 9

Der Kläger beantragt, 10

unter teilweiser Abänderung des angefochtenen Urteils 11

1. 12

das beklagte Land zu verurteilen, an ihn 875,46 € nebst 4 % Zinsen seit dem 29.06.2001 zu zahlen; 13

2. 14

15

das beklagte Land weiter zu verurteilen, an ihn ein angemessenes Schmerzensgeld, mindestens 15.000,00 €, nebst 4 % Zinsen seit dem 10.04.2001 zu zahlen;

3. 16

festzustellen, dass das beklagte Land verpflichtet ist, ihm die Hälfte seines künftigen materiellen und immateriellen Schadens zu ersetzen, soweit der Anspruch nicht auf Dritte übergegangen ist bzw. übergeht. 17

Das beklagte Land beantragt, 18

die Berufung zurückzuweisen. 19

Es verteidigt das angefochtene Urteil und macht ergänzende Ausführungen. 20

Im übrigen wird auf das angefochtene Urteil, die gewechselten Schriftsätze nebst Anlagen sowie den Inhalt der beigezogenen Akten 145 Js 75/99 StA Köln und 263 C 141/01 AG Köln verwiesen. 21

Wegen der vom Landgericht durchgeführten Beweisaufnahme wird Bezug genommen auf das Sitzungsprotokoll vom 6.09.2001 (Bl. 77 ff. GA), das Gutachten des Sachverständigen T vom 29.06.2002 und das Gutachten des Sachverständigen L2 vom 10.12.2002 (Bl. 155 ff. GA). 22

II. 23

Die zulässige Berufung hat nur wegen eines Teils des materiellen Schadens Erfolg. Ein Schmerzensgeldanspruch nach dem hier noch anwendbaren § 847 BGB a. F. steht dem Kläger nicht zu, da ein Verschulden des Zeugen N an dem Unfall nicht bewiesen ist. 24

• 1. Schmerzensgeld 25

a) 27

Aufgrund der Bekundung des Zeugen K ist nicht nur möglich, sondern bewiesen, dass das Motorrad des Klägers vorn (das Brennen des Rücklichts war aus der Sicht des Zeugen N belanglos) ganz unbeleuchtet war, also auch das Standlicht nicht brannte. Der am Ausgang des Rechtsstreits gänzlich uninteressierte Zeuge hat in seiner gegenüber der Polizei zeitnah abgegebenen Erklärung vom 4.07.1999 (Bl. 22 R in 145 Js 75/99 StA Köln) angegeben: 28

Beim Ausrücken der Feuerwehr zu einem Einsatz habe er bemerkt, dass ein Motorradfahrer, d.h. der Kläger, als er die Feuerwehrwache passierte – laut Seite 14 des Gutachtens des Sachverständigen T ca. 150 m vor der Unfallstelle – „ohne Licht vorne“ fuhr. Er habe zum Mikrofon der Durchsageanlage gegriffen, um den Fahrer, d. h. den Kläger, zu warnen. Dieser habe ihn jedoch nicht wahrgenommen. Das Licht hinten habe gebrannt. Das Unfallgeschehen selbst habe er, der Zeuge, nicht mitbekommen. 29

Diese Angaben hat der Zeuge bei seiner Vernehmung durch das Landgericht am 6.09.2001 bestätigt (Seite 2, 3 des Sitzungsprotokolls, Bl. 78, 79 GA). Unsicher war er nur bezüglich der Frage, ob die hintere Beleuchtung des Motorrads brannte. Insoweit hat er ursprünglich bekundet, auch das Licht hinten sei nicht an gewesen. Nach Vorhalt seiner Aussage vom 04.07.1999 hat er jedoch erklärt, wenn er damals bekundet habe, dass das Licht hinten 30

gebrannt habe, so dürfte dies zutreffend sein; er habe damals eine zeitnähere Erinnerung gehabt - was ohne weiteres plausibel ist - . Der Kläger geht auch selbst davon aus, dass die hintere Beleuchtung seines Motorrads beim Passieren der Feuerwache brannte. Für die Frage eines Verschuldens des Zeugen N ist dieser Punkt ohnehin unerheblich, da er aus seiner Sichtposition ein Brennen des Rücklichts nicht hätte erkennen können.

Der Kläger, der infolge einer Amnesie an das Unfallgeschehen und die Stunden vor dem Unfall keine Erinnerung hat (Seite 2 des Protokolls vom 6.09.2001, Blatt 78 GA), macht geltend, es sei theoretisch denkbar, dass er die Lautsprecherdurchsage des Zeugen K entgegen dessen Annahme doch gehört und deshalb kurz vor der Unfallstelle das Licht eingeschaltet habe. Das kann jedoch nicht sein, denn da nach seinem, von der Beklagten nicht bestrittenen, Vortrag an seinem Motorrad das Licht nur insgesamt ein- bzw. ausgeschaltet sein kann, muss bei Ausfall der vorderen Beleuchtung und Brennen des Rücklichts ein Defekt vorgelegen haben. Es kann nicht so gewesen sein, dass der Kläger den Lichtschalter nicht auf „ein“ gestellt hatte, denn dann hätte auch das Rücklicht nicht brennen können. So war es auch nach dem eigenen Vortrag des Klägers nicht, vielmehr will er seine Fahrt, wie ein Zeuge bekunden könne, mit Fahrlicht angetreten haben. Dass nach dem Unfall der Lichtschalter des Motorrads in der Stellung „null“ stand, d. h. auf „aus“, lässt keine Rückschlüsse zu, weil durch die Kollision die Möglichkeit eines Verstellens des im Gehäuse komplett zerbrochenen Lichtschalters bestanden hat (Seite 5 des Gutachtens des Sachverständigen I vom 1.08.1999, Blatt 39 in 145 Js 75/99 StA Köln). Erklärbar ist der Ausfall der vorderen Beleuchtung mithin nur mit einem Defekt. Die Lautsprecherdurchsage des Zeugen K konnte bei dieser Situation ihren Zweck nicht erfüllen. Die Bekundungen der Polizeibeamten N, T2 und I2 (Bl. 80 ff. GA) bestätigen im übrigen, dass die vordere Beleuchtung des Motorrads des Klägers zur Zeit der Kollision und bei der Annäherung an die Unfallstelle nicht brannte. Die Zeugen I2 und T2 haben das schon in ihren zeitnahen Unfallschilderungen gegenüber der Polizei am 29.06. bzw. 1.07.1999 angegeben (Blatt 24, 25, 28 in 145 Js 75/99 StA Köln). Der Zeuge N hat sich im Ermittlungsverfahren nicht geäußert.

31

Die Angaben der Zeugen werden durch das Ergebnis der vom Landgericht eingeholten Sachverständigengutachten nicht erschüttert. Die Annahme des Sachverständigen T zur Unfallzeit müsse das Vorderlicht gebrannt haben, hat das Landgericht der Entscheidung zu Recht nicht zugrundegelegt. Aus dem Gutachten des Sachverständigen L2 vom 10.12.2002 (Bl. 155 GA), dem Untersuchungsmethoden zur Verfügung standen, die denen des Sachverständigen T überlegen waren, ergibt sich, dass aus technischer Sicht nicht festgestellt werden kann, ob zur Unfallzeit das vordere Licht brannte. Das gilt nicht nur für das Abblend-, sondern auch für das Standlicht. Zum Letzteren hat der Sachverständige L2 Seite 8 seines Gutachtens (Blatt 162 GA) ausgeführt, dass die plastischen Verformungen der Standlichtwendel den Schluss zu ließen, dass sie zum Zeitpunkt einer sehr starken Erschütterung, wie sie beim Zusammenstoß mit dem Polizeifahrzeug auftrat, aufgeheizt gewesen sei. Nicht ausgeschlossen werden könne, dass sie bereits vor dem Zusammenstoß, z. B. beim Umkippen des Motorrads, verformt worden sei. Eindeutige „frische“ Windungskontaktschmelzspuren in Windungsstauchungsbereichen seien nicht aufzufinden gewesen. Zu welchem Zeitpunkt die stark gealterte Wendel ausgebrochen sei, könne nicht festgestellt werden. Somit könne auch bei dieser Wendel nicht nachgewiesen werden, dass sie sicher zum Kollisionszeitpunkt gebrannt habe.

32

Aus diesen Ausführungen ergibt sich zwar, dass der Sachverständige die Wahrscheinlichkeit, dass das Standlicht gebrannt hat, für größer hält als bei der im Fahrbetrieb schon mehrfach durchgebrannten Abblendlichtwendel (vgl. insoweit Seite 6 des Gutachtens, Blatt 160 GA),

33

aber keineswegs für sicher oder auch nur sehr wahrscheinlich. Das vom Sachverständigen L2 Seite 8 des Gutachtens als Beispiel für einen Defekt genannte Umkippen des Motorrads hat zwar vor der Kollision nicht stattgefunden, vielmehr ist der Kläger offenbar ungebremsst mit noch aufgerichtetem Motorrad in die Beifahrerseite des Polizeifahrzeugs gefahren. Das rechtfertigt aber nicht den Schluss, dass das Standlicht unmittelbar vor der Kollision gebrannt haben müsse. Die „sehr starke Erschütterung“, bei der der Defekt eingetreten sein soll, kann ohne weiteres auch bei einem früheren Vorfall eingetreten sein. Das kann sogar vor Antritt der Unfallfahrt gewesen sein. Das beklagte Land weist Seite 2 der Berufungserwiderung (Bl. 258 GA) zutreffend darauf hin, dass der vom Kläger benannte Zeuge N2, der bekunden soll, dass der Kläger seine Fahrt mit Fahrlicht angetreten habe, nicht bemerkt haben muss, dass die Birne des Standlichts schon bei Fahrtantritt defekt war.

b)

34

Ist mithin davon auszugehen, dass die Vorderbeleuchtung des Motorrads bei der Kollision und der Annäherung an die Unfallstelle nicht brannte, so wäre ein Verschulden des Zeugen N dennoch zu bejahen wenn dieser bei Beachtung der „im Verkehr erforderlichen Sorgfalt“ im Sinne des § 276 BGB verpflichtet war, sich wegen der Sichtbehinderung durch bis zu 1,40 m hohes Gras auf der Mittelinsel und durch das auf dieser Insel stehende Verkehrszeichen in die vom Kläger benutzte Fahrbahn hineinzutasten, d. h. langsam so weit vorzufahren, dass er ohne Sichtbehinderung nach rechts auf die dort gerade verlaufende Strecke Einsicht hatte. Das entspricht der Position, die aus den Fotos des Sachverständigen I Nr. 40 und 47 (Blatt 65, 67 der Akte 145 Js 75/99 StA Köln) ersichtlich ist, d. h. mit der Front des PKW schon in der vom Kläger benutzten Fahrspur des W Wegs (Seite 13 des Gutachtens des Sachverständigen I, Blatt 47 a. a. O.).

35

Zeichnerisch hat der Sachverständige T diese Position u. a. in seinem Weg-Zeit-Diagramm eingetragen. Von dieser Position aus war auch ein unbeleuchtetes Motorrad in ausreichender Entfernung sichtbar. Das haben die Sachverständigen I und T übereinstimmend angegeben und entspricht auch dem Ergebnis des vom Amtsgericht Köln am 21.06.2001 um 22.30 Uhr durchgeführten Ortstermins (Bl. 34 in 263 C 141/01 AG Köln).

36

Es steht außer Frage, dass sich bei Tageslicht der Zeuge N wegen der Sichtbehinderung durch auf der Mittelinsel befindliches Gras und durch das dort aufgestellte Verkehrszeichen vorsichtig in die vom Kläger benutzte Fahrspur des W Wegs hätte hineintasten müssen. Zur Unfallzeit herrschte jedoch Dämmerung. Die Sonne war um 21.52 Uhr untergegangen (Seite 15 des Gutachtens des Sachverständigen T). Zwar war die Straßenbeleuchtung in Betrieb und es war Vollmond, so dass es selbst für die recht späte Tageszeit relativ hell war, dennoch musste unter den obwaltenden Umständen, wie der Kläger selbst auch nicht in Abrede stellt, jedes Fahrzeug mit Licht fahren. Nach den überzeugenden Feststellungen des Sachverständigen I, die er durch entsprechende Fotoaufnahmen belegt hat, hatte der Zeuge N schon vor der genannten Position trotz des hohen Grasses auf der Mittelinsel ausreichend Sicht, um mit Licht sich nähernde Fahrzeuge zu erkennen. Das Verschulden des Zeugen hängt mithin davon ab, ob ein Kraftfahrer unter den gegebenen Umständen darauf vertrauen darf, dass Fahrzeuge, deren Spur er überqueren will, die Beleuchtung eingeschaltet haben. Das bejaht der Senat. Zwar kommt es ab und an vor, dass Fahrzeuge auch unter den hier gegebenen Umständen ohne Licht unterwegs sind, sei es, dass – wie offensichtlich hier – ein Defekt aufgetreten ist, sei es, dass ein Kraftfahrer versehentlich das Licht nicht eingeschaltet hat und dies, weil die Straßenbeleuchtung in Betrieb ist und noch keine vollständige Dunkelheit herrscht, nicht bemerkt. Das sind aber Ausnahmesituationen, deren Zahl verschwindend klein sein dürfte. Normalerweise kann ein Kraftfahrer als selbstverständlich

37

voraussetzen, dass bei Verhältnissen wie hier nur Fahrzeuge mit Licht unterwegs sind. Eine andere Beurteilung würde die Anforderungen an den sogenannten „Idealfahrer“ im Sinne des hier noch anwendbaren § 7 Abs. 2 StVG a.F. und an die im Verkehr erforderliche Sorgfalt im Sinne des § 276 BGB bis zur Konturenlosigkeit verwischen. Dabei kommt es noch nicht einmal darauf an, ob der Zeuge N wusste, dass er trotz des Grasbewuchses auf der Mittelinsel mit Licht sich nähernde Fahrzeuge schon vor Beginn der Überquerung der Fahrspur des Klägers erkennen konnte. Im Rahmen des § 276 BGB sind zunächst die objektiven Gegebenheiten maßgebend. Entspricht die Fahrweise eines Kraftfahrers diesen, so kann es nicht darauf ankommen, ob er subjektiv ohne ausreichende Sicht in die Gegenfahrbahn eingefahren ist. Darüber hinaus spricht alles dafür, dass der Zeuge N die Sichtverhältnisse bei Dunkelheit bzw. Dämmerung beurteilen konnte. Er befand sich auf dem Rückweg zur Polizeiwache, die sich offenbar in der Nähe der Unfallstelle befindet.

Ein Verschulden des Zeugen N kommt ausgehend von der Schutzwürdigkeit seines Vertrauens, dass sich nur Fahrzeuge mit Licht nähern würden, nur noch dann in Betracht, wenn der Kläger bzw. dessen Motorrad für den Zeugen in einer Position, kurz bevor er in die Fahrspur des Klägers hineingeriet, sichtbar war. Das entspricht der Position, die der Sachverständige I auf dem Foto Nr. 46 (Blatt 67 der Akte 145 Js 75/99 StA Köln) festgehalten hat, d. h. vom Fahrersitz aus 2,5 m vor der Fahrstreifenbegrenzung und damit mit der Vorderfront des Fahrzeugs praktisch an dieser Begrenzung. Ein unbeleuchtetes Motorrad ist dann auf eine Entfernung von gerade 80 m zu sehen. Die Farbe des Motorrads – schwarz oder weiß/blau – spielt dabei keine entscheidende Rolle, jedenfalls ist diese nicht beweisbar. Von den für die Erkennbarkeit praktisch bedeutungslosen Schutzblechen abgesehen ist der Tank des Motorrads blau/weiß. Dass der Zeuge N Sicht auf den Tank hatte, lässt sich nicht feststellen, erscheint nach Lage der Dinge – der Kläger wird sich über den Tank gebeugt haben – so gar unwahrscheinlich.

38

Zugunsten des Zeugen ist, da es auf den Nachweis seines Verschuldens ankommt, von einer Geschwindigkeit des Motorrads von 82 km/h auszugehen, d. h. 22,78 m pro Sekunde. Insoweit wird Bezug genommen auf die überzeugenden, nachvollziehbaren und vom Kläger auch nicht substantiiert angegriffenen Feststellungen des Sachverständigen T. Für 80 m, d. h. bis zur Unfallstelle, benötigte der Kläger dann rund 3,5 Sekunden. Dass der Kläger vor der Kollision noch gebremst hat, ist nicht ersichtlich. In der Verkehrsunfallskizze (Bl. 7 in 145 Js 75/99 StA Köln) sind keine Bremsspuren festgehalten. Entscheidend ist also, ob das Polizeifahrzeug von einer Position ca. 2,5 m vor der Fahrstreifenbegrenzung bis zur Kollisionsstelle weniger als 3,5 Sekunden benötigte. Das kann schon deshalb nicht festgestellt werden, da nicht bekannt ist, ob das Polizeifahrzeug vor Beginn der Fahrbahnüberquerung stand oder in Fahrt war, wenn ja, mit welcher Geschwindigkeit genau. Der Sachverständige T ist Seite 28 seines Gutachtens in Verbindung mit seinem Weg-Zeit-Diagramm davon ausgegangen, dass sich das Polizeifahrzeug 1,8 bis 2,8 Sekunden vor der Kollision in der von ihm für maßgeblich gehaltenen Sichtposition (d. h. mit der Front schon in der Gegenspur) befand. Wiederum ist zugunsten des Zeugen, da es um den Nachweis seines Verschuldens geht, von der ihm günstigsten Möglichkeit auszugehen, d. h. 2,8 Sekunden. Das Motorrad des Klägers war bei einer Geschwindigkeit von 82 km/h dann noch 64 m entfernt. Ausgehend von der vom Senat für richtig gehaltenen Position sind für das Polizeifahrzeug weitere rund 2,5 m hinzuzurechnen. Die Kollisionsgeschwindigkeit des Polizeifahrzeugs lag nach Seite 21 des Gutachtens des Sachverständigen T zwischen 11 und 15 km/h. Bei 11 km/h legt ein Fahrzeug in der Sekunde etwas über 3 Meter zurück; für 2,5 Meter werden ca. 0,8 Sekunden benötigt. Damit ist die kritische Grenze von 3,5 Sekunden überschritten. Im Hinblick darauf, dass ein Fahrzeug im Laufe der Fahrbahnüberquerung beschleunigt, spricht allerdings einiges dafür, dass die zusätzliche Fahrtstrecke von 2,5 m mit

39

etwas mehr als 11 km/h angesetzt werden muss. Auch dann wird es aber zeitlich „so eng“, dass nicht die positive Feststellung getroffen werden kann, dass der Zeuge N, hätte er aus der vom Senat für richtig gehaltenen Position genau nach rechts geschaut, das herannahende unbeleuchtete Motorrad hätte sehen müssen.

Es spricht kein Anscheinsbeweis zugunsten des Klägers. Das Herannahen eines unbeleuchteten Fahrzeugs bei Dunkelheit oder – wie hier – Dämmerung ist ein völlig atypischer Vorgang. Es gibt keinen Erfahrungssatz des Inhalts, dass ein Linksabbieger, dessen Sicht zudem durch Bewuchs auf dem Mittelstreifen beeinträchtigt ist, ein unbeleuchtetes Fahrzeug rechtzeitig erkennen kann, um seinen Linksabbiegevorgang noch abbrechen zu können. Ebensowenig ist durch die Erfahrung vorgezeichnet, ob sich das Motorrad des Klägers in einer geringeren oder größeren Entfernung als 80 m befand, als der Zeuge N die vom Senat für maßgebend gehaltene Sichtposition erreicht hatte.

40

• 2. Materieller Schaden

412

a)

43

Nach den obigen Ausführungen zu 1) b) versteht es sich von selbst, dass das beklagte Land den ihm obliegenden Nachweis eines unabwendbaren Ereignisses im Sinne des § 7 Abs. 2 StVG a. F. nicht geführt hat. Außerdem geht der Senat davon aus, dass der „Idealfahrer“ im Sinne der genannten Vorschrift sein Fahrverhalten auch nach der – wenn auch sehr geringen – Möglichkeit ausrichtet, dass sich ein unbeleuchtetes Fahrzeug nähert.

44

b)

45

Der Kläger hat zunächst für die von seinem Motorrad ausgehende Betriebsgefahr einzustehen, die dadurch erheblich erhöht ist, dass die vordere Beleuchtung nicht brannte.

46

Der Senat hält jedoch ein Verschulden des Klägers wegen des Ausfalls der vorderen Beleuchtung nicht für bewiesen. Seine Behauptung, er habe seine Fahrt mit eingeschaltetem Fahrlicht begonnen, ist nicht zu widerlegen. Nur er hat insoweit Beweis angetreten, das beklagte Land nicht für das Gegenteil. Es ist durchaus möglich, dass während der Fahrt ein Defekt des Vorderlichts aufgetreten ist. Dafür, dass der Kläger bei Beginn der Fahrt das Licht eingeschaltet hatte, spricht auch die Bekundung des Zeugen K, dass das Rücklicht gebrannt habe. Der Ausfall des Vorderlichts kann daher, da das Licht am Fahrzeug des Klägers nur insgesamt ein- bzw. ausgeschaltet werden kann, nur mit einem Defekt erklärt werden. Es ist nicht beweisbar, dass der Kläger bei Einhaltung der gebotenen Sorgfalt den Ausfall der vorderen Beleuchtung hätte bemerken müssen. Infolge seiner Amnesie kann der Kläger keine Angaben dazu machen, wann er von zu Hause losgefahren ist und welche Strecke er bis zum Unfall befahren hat. Es lässt sich nicht ausschließen, dass der Kläger nur Straßen befahren hat, die ähnlich gut ausgeleuchtet waren wie der W Weg, auf dem es dann zum Unfall kam. Zur Unfallzeit herrschte noch keine Dunkelheit, sondern nur Dämmerung; es war wolkenlos und Vollmond. Unter solchen Umständen kann es durchaus sein, dass der Ausfall des Vorderlichtes auch von einem aufmerksamen Fahrer nicht bemerkt wird. Um so mehr gilt das, weil nicht ausgeschlossen werden kann, dass die vordere Beleuchtung des Motorrads erst kurz vor der Ausfahrt der Feuerwehrrache, dem Beobachtungsstandpunkt des Zeugen K, ausgefallen ist.

47

c)

48

- Als Verschulden ist es dem Kläger aber anzulasten, dass er die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h um mindestens 17 km/h überschritten hat, wie der Sachverständige T überzeugend ausgeführt hat. Wie bei der Frage des Verschuldens des Zeugen N zu dessen Gunsten von der höchstmöglichen Geschwindigkeit von 82 km/h auszugehen ist, so ist umgekehrt bei der jetzt zu beurteilenden Frage des Verschuldens des Klägers die geringstmögliche Geschwindigkeit von 67 km/h zugrunde zu legen. Der Sachverständige T hat Seite 29 seines Gutachtens ausgeführt, ausgehend von 67 km/h hätte der Kläger die Kollision auch dann nicht vermeiden können, wenn er die zulässigen 50 km/h eingehalten hätte. Er wäre dann mit einer Restgeschwindigkeit von etwa 23 km/h gegen das Polizeifahrzeug geprallt. Aus dem Weg-Zeit-Diagramm des Sachverständigen ergibt sich, dass der Kläger bei 67 km/h noch 33 m von der Unfallstelle entfernt gewesen wäre, als sich das Polizeifahrzeug in „Signalposition“ befand - d. h. Hineinragen der Front des PKW in den Fahrstreifen des Klägers - . Laut Seite 29 des Gutachtens hätte das Motorrad innerhalb einer Strecke von 38 m, d. h. 5 m mehr als tatsächlich vorhanden, aus der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h angehalten werden können.
- Soweit der Sachverständige hieraus schließt, der Unfall sei für den Kläger nicht vermeidbar gewesen, ist das unzutreffend. Zunächst hat er nicht berücksichtigt, dass bei einem Aufprall mit einer Restgeschwindigkeit von 23 km/h jedenfalls die Verletzungen des Klägers aller Wahrscheinlichkeit nach deutlich geringer gewesen wären, als sie tatsächlich sind. Nach den Feststellungen an Ort und Stelle muss davon ausgegangen werden, dass der Kläger ungebremsst, d. h. mit einer Geschwindigkeit von mindestens 67 km/h, in die Beifahrertür des Polizeiwagens gefahren ist.
- Vor allem aber berücksichtigt der Sachverständige nicht die Frage der zeitlichen Vermeidbarkeit des Unfalls. Bei Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h wäre der Kläger entsprechend später an der Unfallstelle gewesen, das Polizeifahrzeug hätte sich in der entsprechenden Zeit weiter fortbewegt. Der Berücksichtigung dieses Umstands steht nicht der allgemein anerkannte Grundsatz entgegen, dass ein späterer Unfall einer Geschwindigkeitsüberschreitung nicht allein schon deshalb zugerechnet werden kann, weil das Fahrzeug bei Einhaltung der vorgeschriebenen Geschwindigkeit erst später an die Unfallstelle gelangt wäre, vielmehr muss sich in dem Unfall gerade die auf das zu schnelle Fahren zurückzuführende erhöhte Gefahrenlage aktualisieren (vgl. statt aller BGH NJW 2003, 1929, 1930). Dieser Grundsatz gilt nicht mehr ab dem Zeitpunkt des Eintritts der sogenannten kritischen Verkehrssituation. Der rechtliche Ursachenzusammenhang zwischen Geschwindigkeitsüberschreitung und Unfall ist zu bejahen, wenn bei Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeit zum Zeitpunkt des Eintritts der kritischen Verkehrssituation der Unfall vermeidbar gewesen wäre (BGH a. a. O. und NJW 1985, 1350 ff.; 1988, 58; 1992, 2291).
- Hier trat die kritische Verkehrssituation ein in dem Zeitpunkt, da das Polizeifahrzeug mit seiner Front über die linke Fahrstreifenbegrenzung hinausragte; das entspricht der Position, die der Sachverständige T als sogenannte „Signalposition“ in seinem Weg-Zeit-Diagramm ersichtlich gemacht hat. Zu Unrecht macht der Kläger geltend, er habe auch bei dieser Position des Polizeiwagens darauf vertrauen dürfen, dass seine Vorfahrt beachtet werde. Dem steht schon seine überhöhte Geschwindigkeit entgegen, die geeignet war, den Zeugen N die Verkehrslage falsch einschätzen zu lassen und ihn zu veranlassen, noch vor dem Kläger abzubiegen, obwohl dies nicht mehr gefahrlos möglich war (siehe insoweit BGH NJW 2003, 1929, 1930/31). Nach den überzeugenden Feststellungen des Sachverständigen T war der Kläger bei einer von ihm gefahrenen Geschwindigkeit von 67 km/h zu diesem Zeitpunkt 33 m von der späteren Unfallstelle entfernt. Es bestand eine Differenzgeschwindigkeit zu 50

km/h von 17 km/h = 4,7 m pro Sekunde. Statt der 1,8 Sekunden, die der Kläger bei 67 km/h auf den letzten 33 m bis zur Unfallstelle benötigte, wären es bei 50 km/h (= ca. 13,89 m pro Sekunde) etwa 2,4 Sekunden gewesen. In den betreffenden 0,6 Sekunden hätten sich das Polizeifahrzeug selbst bei der vom Sachverständigen T angenommenen niedrigsten Geschwindigkeit von 11 km/h (3,06 m pro Sekunde) gut 1,8 m weiter in den V Weg hinein befunden. Im Zeitpunkt der Kollision hatte das Polizeifahrzeug mit seiner vorderen Front die Einmündung des V Wegs bereits erreicht (Seite 20 des Gutachtens T, Zeichnung Anlage A 6 und Zeichnung im oberen Teil des Weg-Zeit-Diagramms). Da der Kläger in die Beifahrertür des Polizeiwagens gefahren ist, ist es sogar möglich, dass die Kollision allein durch weitere Fortbewegung des Polizeifahrzeugs vermieden worden wäre, eventuell sogar dann, wenn der Kläger, wie tatsächlich offenbar geschehen, mit gleichbleibender Geschwindigkeit geradeaus gefahren wäre. Darauf kommt es aber noch nicht einmal an. Durch ein geringes Ausweichmanöver nach links wäre es dem Kläger, hätte er sich an die Geschwindigkeitsbeschränkung von 50 km/h gehalten, möglich gewesen, eine Kollision zu vermeiden. Ferner hätte er ausgehend von 50 km/h durch rechtzeitiges Bremsen die Kollision verhindern können. Das war ihm bei einer Reaktion- und Bremsansprechzeit von 1 Sekunde (= 13,89 m), d. h. fast 20 m vor der späteren Unfallstelle, möglich. Es kann keinen vernünftigen Zweifel unterliegen, dass bei dieser Fahrweise der Unfall nicht stattgefunden hätte.

d) 53

Bei der nach § 17 StVG gebotenen Abwägung fällt zu Lasten des beklagten Landes die Betriebsgefahr des Polizeifahrzeugs ins Gewicht. Diese war durch das schon generell gefahrenträchtige Linksabbiegemanöver erhöht, hier sogar zusätzlich durch die vorhandene Sichtbehinderung. Auf Seiten des Klägers ist die ebenfalls erhöhte Betriebsgefahr, die von einem bei Dämmerung unbeleuchteten Motorrad ausgeht, zu berücksichtigen, ferner das Verschulden des Klägers durch seine Geschwindigkeitsüberschreitung. Das Verschulden erachtet der Senat allerdings nicht für sehr hoch. Nach den bei den Akten befindlichen Fotos ist der Randbereich des W Wegs an der Unfallstelle und deren Umgebung nicht bebaut. Die Fotos vermitteln fast den Eindruck einer „freien Strecke“. Unter diesen Umständen ist es zwar nicht entschuldbar, aber ein naheliegendes Fehlverhalten, wenn ein Kraftfahrer die zulässige Höchstgeschwindigkeit maßvoll überschreitet. Die hier gegebene Überschreitung um 17 km/h hält sich noch in einem Bereich, der – leider – auf solchen Strecken vielfach üblich geworden ist. Der Senat hält unter diesen Umständen eine Quotierung im Verhältnis 1/3 : 2/3 zu Lasten des Klägers für angemessen. 54

Dementsprechend ist dem Feststellungsantrag bezüglich des materiellen Schadens in Höhe von 1/3 zu entsprechen. 55

Die Höhe des vom Kläger bezifferten Schadens ist in zweiter Instanz außer Streit. Der Zinsanspruch folgt aus §§ 288, 291 BGB a. F. 56

3. 57

Die Nebenentscheidungen folgen aus §§ 92 Abs. 1, 97 Abs. 1, 708 Nr. 10, 711 ZPO. 58

Soweit die Berufung zurückgewiesen wird, lässt der Senat die Revision zu. Nach seiner Ansicht ist die Frage von grundsätzlicher Bedeutung, ob ein Kraftfahrer, der bei Dämmerung über eine andere Fahrspur nach links abbiegen will, bei Einhaltung des Sorgfaltsmaßstabs des § 276 BGB darauf vertrauen darf, dass sich nur beleuchtete Fahrzeuge nähern. 59

Streitwert 2. Instanz: Bis einschließlich 13.8.2003: 37.008,01 €; danach: 26.390,14 €.

Die Beschwer des Klägers liegt über, die des beklagten Landes unter 20.000,00 €.

61