



I	II	III	ZK	BU
TOENNES & FELSNER				
Eing.: 03. Aug. 2015				
z.d.A.	A.a.M.	WV.	2W.	1M.



Oberlandesgericht

Oldenburg



OBERLANDESGERICHT OLDENBURG



Im Namen des Volkes Urteil

6 U 67/15

10 O 1344/12 Landgericht Osnabrück

Verkündet am 10.07.2015

[REDACTED] Justizsekretärin
als Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle

In dem Rechtsstreit

[REDACTED]

Kläger und Berufungskläger,

Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwälte

Geschäftszeichen:

[REDACTED]

gegen

[REDACTED]

Beklagter und Berufungsbeklagter,

Prozessbevollmächtigte:

[REDACTED]
Geschäftszeichen: [REDACTED]

hat der 6. Zivilsenat des Oberlandesgerichts Oldenburg durch den Vorsitzenden Richter am Oberlandesgericht [REDACTED] die Richterin am Oberlandesgericht [REDACTED] und den Richter am Oberlandesgericht [REDACTED] auf die mündliche Verhandlung vom 26.06.2015 für Recht erkannt:

Auf die Berufung des Klägers wird das am 04.03.2015 verkündete Urteil des Einzelrichters der 10. Zivilkammer des Landgerichts Osnabrück unter Zurückweisung des weitergehenden Rechtsmittels geändert und wie folgt neu gefasst:

Die Klage wird dem Grunde nach zu 2/3 für gerechtfertigt erklärt.

Die weitergehende Klage wird abgewiesen.

Im Übrigen wird der Rechtsstreit zur Durchführung des Betragsverfahrens an das Landgericht zurückverwiesen, das auch über die Kosten des Rechtsstreits einschließlich des Berufungsverfahrens zu entscheiden hat.

Gründe

I.

(Von der Darstellung des Tatbestandes wird gemäß §§ 313 a Abs. 1, 540 Abs. 2 ZPO abgesehen.).

II.

Die zulässige Berufung ist teilweise begründet.

Abweichend von der Bewertung des Landgerichts ist der Senat der Auffassung, dass die in dem angefochtenen Urteil angenommene Haftungsverteilung (1 : 1) nach dem Ergebnis der erstinstanzlich durchgeführten Beweisaufnahme und der danach sich ergebenden beiderseitigen Verursachungs- und Verschuldensanteile nicht gerechtfertigt ist.

Der Kläger kann von dem Beklagten 2/3 des ihm durch das Unfallgeschehen entstandenen Gesamtsachschadens gemäß § 823 Abs. 1 BGB erstattet verlangen; ferner hat der Kläger gemäß § 253 Abs. 2 BGB auch Anspruch auf Zahlung eines Schmerzensgeldes (vgl. insoweit den in I. Instanz gestellten Antrag - Protokoll vom 14.11.2012, Seite 4, Protokoll vom 23.01.2013, Seite 10 und Protokoll vom 04.02.2015, Seite 3), bei dessen Bemessung die oben genannte Schadensquote und die damit zum Ausdruck kommende Verantwortlichkeit zu berücksichtigen ist.

Der Beklagte hat für den dem Kläger entstandenen Schaden nach § 823 Abs. 1 BGB zu haften, weil er schuldhaft eine Unfallursache gesetzt hat und deshalb für den dem Kläger entstandenen Schaden (mit) verantwortlich ist.

Dem Beklagten ist nämlich nach dem Ergebnis der erstinstanzlich durchgeführten Beweisaufnahme ein Verstoß gegen die verkehrsrechtliche Bestimmung des § 9 Abs. 2 StVO anzulasten, weil er das dem Kläger zustehende Vorfahrtsrecht bei dem Überqueren der Fahrbahn nicht beachtet hat. Die diesbezüglichen Feststellungen des Landgerichts sind nach § 529 Abs. 1 Nr. 1 ZPO auch in der Berufungsinstanz zugrunde zu legen. Sie finden eine hinreichende, überzeugende Stütze in den Aussagen der Zeugen [REDACTED] und [REDACTED] und in den Gutachten der Sachverständigen [REDACTED] und [REDACTED] (Bd. I Bl. 185 ff d.A.). Dass dem die Aussage der Zeugin [REDACTED] letztlich nicht entgegensteht, hat das Landgericht nachvollziehbar dargestellt und ist in der Würdigung zumindest vertretbar.

Das im Ermittlungsverfahren eingeholte Gutachten des Sachverständigen [REDACTED] vom 17.08.2012 [REDACTED] hat ergeben, dass der Kläger seine Abwehrmaßnahmen (Abbremsen des Motorrades) etwa 63 m vor dem Kollisionsort eingeleitet hat. Abgestellt auf die letzte Rückschau vor dem (unmittelbaren) Abbiegen sei der sich der Überquerungshilfe nähernde Motorradfahrer (Kläger) für den Be-

klagten innerhalb des einsehbaren Bereichs erkennbar bzw. sichtbar gewesen (Bl. 114 d. EA), und zwar bei Annahme einer mittleren Geschwindigkeit von 92 - 93 km/h.

Der vom Kläger eingeschaltete Privatgutachter [REDACTED] ist in seinem Gutachten vom 09.04.2013 davon ausgegangen, dass die Geschwindigkeit des Motorrades vor der Kollision bzw. dem Sturz 86 - 99 km/h betragen habe. Auch er geht davon aus, dass der Kläger etwa 66 m vor dem Kollisionsort auf das Tandem reagiert habe; denn der Beginn der Bremsblockierspurzeichnung liege von der Verkehrsinsel 65,7 m entfernt. Er gelangt ebenfalls zu dem Ergebnis, dass für den Beklagten das herannahende Motorrad bei einer notwendigen und gebotenen Rückschau sichtbar gewesen sei (ca. 134 m).

Zu ähnlichen Ergebnissen gelangt auch der Gerichtssachverständige [REDACTED] [REDACTED] der eine Ausgangsgeschwindigkeit von 85 bis 110 km/h angenommen hat (Seite 6 GA). Weiter hat er in seinem Gutachten ausgeführt, dass der Beklagte den Verkehrsraum nach hinten ausreichend weit einsehen konnte (Seite 8 GA) und deshalb das herannahende Motorrad für den Beklagten bei einer aufmerksamen Beobachtung erkennbar gewesen sei.

Letztlich bestehen insbesondere nach den eingeholten und im Wesentlichen übereinstimmenden Gutachten sowie auch nach den weiteren Erkenntnisquellen (von der Unfallörtlichkeit aufgenommene Lichtbilder sowie die Verkehrsunfallskizze) hinsichtlich der Erkennbarkeit des herannahenden Motorrades für den Beklagten keine ernsthaften Zweifel; bei der geforderten und notwendigen Aufmerksamkeit wäre bzw. war das herannahende Motorrad für den Beklagten sichtbar.

Soweit der Beklagte nunmehr in der Berufungsinstanz darauf abstellt, das Tandem sei auf der rechten Seite des Radweges bewegt worden, finden sich dafür in dem Parteivortrag und dem Ergebnis der Beweisaufnahme keine Anhaltspunkte, so dass dieser Umstand der Entscheidung nicht zugrunde gelegt werden kann.

Überdies musste der Beklagte sich auf dem Fahrradweg zwecks Überquerung der Straße nach links zum Straßenrand bewegen und sich dann - bei guter Einsichts-

möglichkeit - vor Befahren der Fahrbahn (nochmals) vergewissern, dass kein vorfahrberechtigter Verkehr nahte.

Nach den vorgelegten Lichtbildern kann ferner - anders als sich der Beklagte in der mündlichen Verhandlung vor dem Senat geäußert hat - auch nicht angenommen werden, dass die Sicht in Richtung des herannahenden Motorrads durch eine vorhandene Bepflanzung eingeschränkt war.

Aber auch der Kläger ist für den Unfall und die Unfallfolgen verantwortlich. Er muss sich jedenfalls die Betriebsgefahr des von ihm gesteuerten Motorrades nach §§ 254 BGB, 7, 18 StVG zurechnen lassen.

Eine Zurechnung der Betriebsgefahr wäre allenfalls nach § 7 Abs. 2 StVG ausgeschlossen gewesen, wenn der Unfall durch höhere Gewalt verursacht worden wäre; eine Verantwortlichkeit des Klägers als Fahrer wäre nach § 18 Abs. 1 Satz 2 StVG nur entfallen, wenn ein Verschulden als Fahrzeugführer unter jedem Gesichtspunkt nachweislich ausgeschlossen wäre. Dies ist jedoch nicht festzustellen.

Es ist jedenfalls nicht feststellbar, dass das Unfallereignis für den Kläger als Fahrer des Motorrades auch bei Anwendung der höchstmöglichen und zumutbaren Sorgfalt nicht vermeidbar gewesen wäre. Im Gegenteil hat der Sachverständige [REDACTED] bei seiner mündlichen Anhörung ausgeführt, für den Kläger wäre das Unfallgeschehen bei Einhaltung einer Geschwindigkeit von 78 km/h bzw. geringer ohne weiteres vermeidbar gewesen. Bei jeder darüber liegenden Geschwindigkeit hätte der Kläger den Unfall wohl nicht vermeiden können. Die vom Kläger gefahrene (höhere) Geschwindigkeit war jedoch - was noch ausgeführt wird - unter Beachtung der örtlichen Verhältnisse übersetzt.

Ferner wäre es dem Kläger nach den Ausführungen des Sachverständigen [REDACTED] [REDACTED] anlässlich seiner Anhörung sogar möglich gewesen, unter Berücksichtigung einer gefahrenen Geschwindigkeit von 85 km/h bei einer kontrollierten Bremsung rechts an dem Tandem vorbeizufahren. Eine Unvermeidbarkeit des Unfallgeschehens kann nach technischer Beurteilung deshalb nicht festgestellt werden.

Die Haftungsverteilung bei hier anzunehmender beiderseitiger Verantwortlichkeit bestimmt sich nach einer Abwägung der beiderseitigen Verursachungs- und Verschuldensanteile gemäß § 254 BGB. Abweichend von der Beurteilung des Landgerichts hält der Senat eine Haftungsquote von 1/3 zu 2/3 zu Lasten des Beklagten für angemessen.

Da die Vorfahrtsregelung eine wesentliche Grundlage des Straßenverkehrsrechts ist und die Missachtung der Vorfahrt ohne Beachtung des fließenden Verkehrs besonders schwer wiegt, hat der Beklagte durch den von ihm begangenen Verkehrsverstoß die wesentliche Unfallursache gesetzt; sein Verhalten rechtfertigt den Vorwurf einer erheblichen, ins Gewicht fallenden (groben) Fahrlässigkeit (vgl. BGH VersR 1969, 571; OLG Nürnberg VersR 1999, 247). Dies gebietet es nach Einschätzung des Senats, dass der Beklagte jedenfalls den überwiegenden Teil des Schadens zu tragen hat.

Andererseits ist allerdings dem Kläger nicht nur die schlichte Betriebsgefahr des von ihm gesteuerten Motorrads, sondern eine durch objektives Fehlverhalten unfallursächlich erhöhte Betriebsgefahr zuzurechnen und in die Abwägung einzustellen.

Dem Kläger ist nämlich unter Berücksichtigung der örtlichen Straßen- und Verkehrsverhältnisse ein Verstoß gegen § 3 Abs. 1 StVO anzulasten. Er hat den Bereich der Unfallstelle mit überhöhter anstatt einer an die Örtlichkeiten angepassten Geschwindigkeit befahren.

Es kommt dabei nicht entscheidend darauf an, ob das vor der Unfallstelle verdrehte Verkehrsschild, das im Bereich der Unfallstelle eine Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h anordnete, für den Kläger beim Befahren der L 95 überhaupt sichtbar war. Auch ohne eine durch Verkehrsschild angeordnete Höchstgeschwindigkeit hätte der Kläger aufgrund der ihm bekannten, jedenfalls aber ohne weiteres erkennbaren örtlichen Verhältnisse im Bereich der Unfallstelle nur mit angepasster, mäßiger Geschwindigkeit fahren dürfen, die nach Einschätzung des Senats bei 70 km/h, jedenfalls nicht wesentlich höher hätte liegen dürfen. Nicht ohne Grund hatte die Straßenverkehrsbehörde in dem hier relevanten Streckenbereich der Unfallstelle eine entsprechende Geschwindigkeitsbeschränkung vorgesehen. Die Straße

machte hier eine langgestreckte Rechtskurve, was die Sicht, zumindest aber die Übersichtlichkeit einschränkte und jedenfalls höhere Anforderungen an die Steuerung und jederzeitige Kontrolle eines Motorrades stellte. Überdies waren im Verlauf der Glückaufstraße (L 95) aus Sicht des Klägers im Bereich der Unfallstelle eine Sperrzone und eine Linksabbiegespur eingerichtet, aus der Heinrich-Schmedt-Straße konnten Fahrzeuge nach rechts und links auf die Glückaufstraße einbiegen. Ferner befand sich im weiteren Verlauf der Unfallstelle nach einer Rechtskurve eine Bushaltstelle, ohne dass auf den Lichtbildern des Gutachtens [REDACTED] und des Gutachtens [REDACTED] sowie denen der Anlage B 3 eine Haltebucht erkennbar wäre. Diese vorhandenen, für den ortskundigen Kläger bekannten, zumindest aber ersichtlichen örtlichen Verhältnisse erforderten eine Fahrweise mit angemessener Geschwindigkeit, die den oben genannten Geschwindigkeitsbereich nicht überschritt.

Der Kläger hat sich daran jedoch nicht gehalten.

Nach den Gutachten der Sachverständigen [REDACTED] und [REDACTED] lag die Ausgangsgeschwindigkeit des vom Kläger gesteuerten Motorrades mindestens bei 85 bzw. 86 km/h. Gemessen an der konkreten Örtlichkeit, wie sie zuvor dargestellt worden ist, ist die vom Kläger gefahrene, sachverständigerseits festgestellte Geschwindigkeit von mindestens 85 km/h (so der Gerichtssachverständige [REDACTED]) übersetzt. Bei Einhaltung einer den örtlichen Verhältnissen angemessenen Geschwindigkeit von 70 km/h, auch noch bei einer geringfügig höheren Geschwindigkeit wäre nach den Feststellungen des Gerichtssachverständigen [REDACTED] die unfallbedingte Kollision für den Kläger ohne weiteres vermeidbar gewesen (etwa bei 78 km/h; vgl. mündliche Gutachtenerläuterung, erstinstanzliches Sitzungsprotokoll vom 22.10.2014, S. 2; nach dem schriftlichen Gutachten, S. 11, sogar noch bei 80-85 km/h).

Eine weitere erheblich ins Gewicht fallende, auf Verschulden beruhende Erhöhung der Betriebsgefahr lässt sich nach Einschätzung des Senats nicht im Hinblick auf einen dem Kläger vorzuwerfenden Fahrfehler bzw. eine Überreaktion des Klägers bei Abbremsen des Motorrades annehmen. Der gerichtliche Sachverständige [REDACTED] hat allerdings in seinem schriftlichen Gutachten (S. 11) - unter Hinweis auf eine letztlich notwendige juristische Würdigung der Beurteilung des Fahrverhal-

tens des Klägers - ausgeführt, selbst bei einer Ausgangsgeschwindigkeit von 100 km/h hätte der Kläger zwar nicht mehr vor dem Kollisionsort anhalten können, die Geschwindigkeit hätte in Höhe des Kollisionsortes immer noch bei gut 60 km/h gelegen, bei einer kontrollierten Abbremsung wäre es dem Kradfahrer aber möglich gewesen, hinter dem Tandem durchzufahren. Bei seiner Anhörung vor dem Landgericht hat der Gerichtssachverständige [REDACTED] ausgeführt, der Kläger hätte jedenfalls bei einer kontrollierten Bremsung aus einer Ausgangsgeschwindigkeit von 85 km/h im Bereich der Verkehrsinsel an dem Tandem vorbeifahren können (Sitzungsprotokoll des Landgerichts vom 22.10.2014, Seite 2). Der Gutachter hat jedoch in diesem Zusammenhang auch ausgeführt, dass die Reaktion des Klägers im Unfallzeitpunkt, d.h. die starke Verzögerung des Motorrades zu Beginn der Bremsphase, aus technischer Sicht prinzipiell nachvollziehbar sei und - so der Gutachter - „ein Fahrfehler damit nicht zu beweisen“ sei.

Ein kontrolliertes Abbremsen und Umfahren des Hindernisses (des Tandems) auf relativ engem Raum erforderte ein erhebliches Maß an Geistesgegenwärtigkeit bei Erfassen der Unfallsituation, ein abgeklärtes kontrolliertes Fahrverhalten und eine fahrtechnische Beherrschung des Motorrades, was - nach Einschätzung des Senats - von einem Durchschnittsfahrer nicht erwartet werden konnte und nicht zum üblichen Standard der im Verkehr erforderlichen und zu erwartenden Sorgfalt gehört.

Dass der Kläger über die an den Durchschnittsfahrer zu stellenden Anforderungen hinaus im Unfallzeitpunkt über besondere fahrerische Fähigkeiten verfügt hätte, die er in der Unfallsituation hätte anwenden können und anwenden müssen, ist nicht ersichtlich. Dies erscheint eher fernliegend vor allem, wenn bedacht wird, dass der Unfall sich am 06.04.2012 ereignete, also ziemlich zu Beginn der Motorradsaison, und der Kläger mit dem Motorrad, das ausweislich des Gutachtens des Sachverständigen [REDACTED] vom 20.04.2012 am 16.02.2011 erstmals zugelassen worden war und insgesamt lediglich eine Strecke von 300 km zurückgelegt hatte, noch nicht sehr vertraut gewesen sein dürfte.

Nach alledem ist insgesamt zusammenzufassen, dass bei der gebotenen Gegenüberstellung und Abwägung der beiderseitigen Verursachungs- und Verschul-

densanteile anzunehmen ist, dass der vom Beklagten begangene Verkehrsverstoß überwiegt, da er mit der Vorfahrtsverletzung gegen eine im Straßenverkehr geltende „Kardinalpflicht“ verstoßen hat. Da unter Hinweis auf die erfolgten Ausführungen die überragende Verursachung und das überragende Verschulden dem Beklagten anzulasten ist, erscheint dem Senat nach dem Sach- und Erkenntnisstand eine Haftungsquote im Verhältnis 1 : 2 (1/3 zu 2/3) angemessen.

Zur Höhe ist der Rechtsstreit noch nicht zur Entscheidung reif. Insoweit wird die Sache an das Landgericht zurückgegeben.

Ob dies bereits daraus folgt, dass nur das Grundurteil in der Berufungsinstanz angefallen ist und der Rechtsstreit zur Schadenshöhe beim Landgericht weiterhin anhängig geblieben ist, oder ob es einer Zurückverweisung nach § 538 Abs. 2 Nr. 4 ZPO bedarf, kann hier offen bleiben.

Für den Fall, dass letzteres erforderlich ist, macht der Senat auf der Grundlage der übereinstimmenden Erklärung der Parteien jedenfalls von der gemäß § 538 Abs. 2 Nr. 4 ZPO vorgesehenen Möglichkeit Gebrauch, im Hinblick auf das noch durchzuführende Betragsverfahren den Rechtsstreit zur weiteren Verhandlung und Entscheidung an das Landgericht zurückzuverweisen.

Die Voraussetzungen der genannten Bestimmung sind hier erfüllt. Eine Zurückverweisung erscheint auch sachgerecht.

Für die diesbezügliche Ermessensentscheidung des Senats spricht, dass hinreichend gesicherte Tatsachengrundlagen für eine der Höhe nach zu treffende abschließende Sachentscheidung noch fehlen und zur Herbeiführung der Entscheidungsreife eine weitere Sachaufklärung und ggfls. eine Beweisaufnahme notwendig sind. Hinsichtlich der bei dem Unfallgeschehen zerstörten Motorradbekleidung bzw. -ausrüstung ist insoweit eine weitere Aufklärung geboten, weil der Kläger nicht ohne weiteres den Schaden auf Neuwertbasis abrechnen kann. Ggfls. muss er sich einen Abzug „neu für alt“ gefallen lassen. Zu Alter und Anschaffungszeitpunkt fehlt jeglicher Sachvortrag des Klägers, Belege hat er nicht vorgelegt. Deshalb ist mangels ausreichender Schätzungsgrundlagen auch eine Schätzung der Schadenshöhe gemäß § 287 ZPO nicht ohne Weiteres möglich.

Unter diesen Umständen erscheint es nicht sachgerecht, die Tatsachenfeststellung in die zweite Instanz zu verlagern und den Parteien bezüglich des Betragsverfahrens eine Tatsacheninstanz zu nehmen.

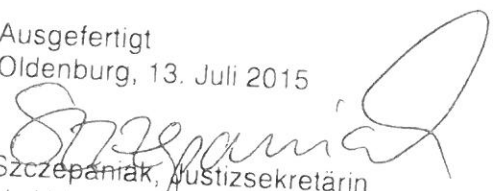
Eine Entscheidung zur vorläufigen Vollstreckbarkeit (§§ 708 Nr. 10, 711, Satz 1, 713 ZPO i.V.m. § 26 Nr. 8 EGZPO) war nicht veranlasst, da aus dem vom Senat erlassenen (Grund-) Urteil mangels einer Kostenentscheidung eine Vollstreckung für keine der Parteien ermöglicht ist.

~~Dr. Brinkmann~~

~~Dr. Scharp~~

~~Kalscher~~

Ausgefertigt
Oldenburg, 13. Juli 2015


Szczepaniak, Justizsekretärin
als Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle
des Oberlandesgerichts

