OLG Nürnberg, Endurteil v. 02.05.2019 – 13 U 1296/17

Titel:

Verlust der Haftungsfreistellung bei Fahren mit Tempo 200 km/h

Normenketten:

BGB § 307 Abs. 1, Abs. 2 Nr. 1, § 823 Abs. 1

VVG § 81 Abs. 2

Leitsätze:

1. Wer ein Kraftfahrzeug mit einem weit über der Richtgeschwindigkeit liegenden Tempo fährt - hier 200 km/h -, muss in besonderem Maße seine volle Konzentration auf das Verkehrsgeschehen richten. (Rn. 35)
2. Schon die kurzzeitige Ablenkung durch Bedienung des sog. Infotainmentsystems (Navigationssystem) kann bei derartigen Geschwindigkeiten den Vorwurf der groben Fahrlässigkeit begründen, mit der Folge eines zumindest teilweisen Verlustes der Haftungsfreistellung in den einer Kaskoversicherung nachgebildeten Bedingungen eines Mietvertrags. (Rn. 15 und 36 – 37)
3. Das Vorhandensein eines sog. Spurhalteassistenten reduziert den in einem entsprechenden Verhalten liegenden Schuldvorwurf zumindest bei derartig hohen Geschwindigkeiten nicht. (Rn. 38)

Schlagworte:

Fahrbahn, Geschwindigkeit, Kaskoversicherung, Mietfahrzeug, Kraftfahrzeug, Ablenkung, Navigationssystem, Haftungsfreistellung, Verlust, Haftungsbeschränkung, grobe Fahrlässigkeit

Vorinstanz:

LG Nürnberg-Fürth, Endurteil vom 01.06.2017 – 8 O 1980/16

Fundstellen:

VRS 2018, 241
MDR 2019, 933
BeckRS 2019, 8483
LSK 2019, 8483
ZfS 2019, 453
NJW-RR 2019, 1051
NJW 2019, 2867
ZfS 2020, 82

Tenor

I. Das Urteil des Landgerichts Nürnberg-Fürth vom 1. Juni 2017, Az.: 8 O 1980/16, wird abgeändert:

Der Beklagte zu 1) wird verurteilt, an die Klägerin 11.947,69 € nebst Zinsen hieraus in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 30. Juli 2015 zu zahlen.

II. Von den Gerichtskosten des Rechtsstreits erster Instanz trägt die Klägerin 69% und trägt der Beklagte zu 1) 31%.

Die außergerichtlichen Kosten erster Instanz der Klägerin trägt der Beklagte zu 1) zu 31%; im Übrigen trägt sie die Klägerin selbst.

Die außergerichtlichen Kosten erster Instanz des Beklagten zu 1) trägt die Klägerin zu 39%; im Übrigen trägt sie der Beklagte zu 1) selbst.

Bezüglich der außergerichtlichen Kosten des Beklagten zu 2) verbleibt es bei der Kostenregelung erster Instanz (Tragung durch die Klägerin).

Die Kosten des Rechtsstreits zweiter Instanz trägt der Beklagte zu 1).

III. Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar.

Beschluss

1. Die Klägerin ist der Berufung verlustig, soweit sie diese hinsichtlich einer Teilforderung von 12,50 € mit Schriftsatz vom 20. Dezember 2018 zurückgenommen hat.

2. Der Streitwert für die Berufungsinstanz wird auf 11.960,19 € bis zum 20. Dezember 2018, sowie auf 11.947,69 € für das weitere Verfahren danach festgesetzt.

Tatbestand

I.

1
Die Klägerin, eine Autovermieterin, verlangt vom Beklagten zu 1) - er war Fahrer, aber nicht Mieter des Wagens - Schadenersatz, weil dieser am 19. April 2015 mit dem Mietwagen, Typ Mercedes Benz CLS 63 AMG, auf der Autobahn verunfallte und den Wagen beschädigte. Während der Beklagte zu 1), auf der linken Spur fahrend, das Infotainmentsystem des Fahrzeugs bediente, um dort Informationen abzurufen, geriet das Fahrzeug nach links von der Fahrbahn ab und stieß gegen die Mittelleitplanke.

2
Die Klägerin trägt vor, der Beklagte zu 1) sei mit einer Geschwindigkeit von 200 km/h gefahren.

3
Der Beklagte zu 1) behauptet, seine Geschwindigkeit habe lediglich 130 km/h betragen.

4
Im Mietvertrag für das Fahrzeug war eine Haftungsbeschränkung ohne Selbstbeteiligung vereinbart. Grundlage des Mietvertrages waren die Allgemeinen Vermietbedingungen der Klägerin (im Folgenden: AVB). Dort ist in I.2 Satz 4 AVB geregelt, dass die Vermieterin berechtigt ist, ihre Leistungspflicht zur Haftungsfreistellung in einem der Schwere des Verschuldens entsprechenden Verhältnis zu kürzen, wenn der Schaden am Mietfahrzeug grob fahrlässig herbeigeführt wurde. Der Beklagte zu 1) war als berechtigter Fahrer gemäß I.7 AVB in die Schutzwirkung der dort vereinbarten Haftungsbeschränkungen in gleicher Weise wie der Mieter ausdrücklich einbezogen.

5
Die Klägerin beruft sich auf grob fahrlässiges Verhalten des Beklagten zu 1) und macht in der Berufungsinstanz 50% ihres durch den Unfall entstandenen Schadens geltend.

6
Von der weiteren Darstellung des Tatbestands wird abgesehen (§ 540 Abs. 2, § 313a Abs. 1 Satz 1 ZPO).

Entscheidungsgründe

II.

7
Die zulässige Berufung der Klägerin ist im noch zur Entscheidung gestellten Umfang begründet.

8
Der Klägerin steht gegen den Beklagten zu 1) ein Schadensersatzanspruch in tenorierter Höhe aus § 823 Abs. 1 BGB wegen (grob) fahrlässiger Eigentumsverletzung zu, der im ausgeurteilten Umfang nicht durch die vereinbarte Haftungsbeschränkung ausgeschlossen ist.

9
1. Die Klägerin ist aktivlegitimiert. Sie war nicht Eigentümerin, sondern Leasingnehmerin des beschädigten Fahrzeugs. Aufgrund der Abtretungserklärung der Eigentümerin, der M … Leasing GmbH, vom 22. Dezember 2014 ist sie jedoch berechtigt, Schadensersatzansprüche wegen der Beschädigung ihrer Fahrzeuge im eigenen Namen geltend zu machen.

10
2. Die Haftung des Beklagten zu 1) gemäß § 823 Abs. 1 BGB dem Grunde nach ist nicht in Streit. Der Beklagte zu 1) verursachte mit dem vom früheren Beklagten zu 2) angemieteten Fahrzeug am 19. April 2015 einen Unfall, bei dem es beschädigt wurde. Unstreitig hat der Beklagte zu 1) den Unfall deshalb

verursacht, weil er wegen Bedienung des Infotainmentsystems nicht mit der erforderlichen Aufmerksamkeit auf die Fahrbahn geachtet hat. Dies ist selbst dann zumindest fahrlässig, wenn der Beklagte zu 1) „nur“ mit einer Geschwindigkeit von 130 km/h gefahren wäre.

11
3. Die Haftung des Beklagten zu 1) ist nicht aufgrund der zwischen der Klägerin und dem frühere Beklagten zu 2) vereinbarten Haftungsfreistellung ausgeschlossen.

12
Der frühere Beklagte zu 2) hatte mit der Klägerin für das Mietfahrzeug eine Haftungsbeschränkung ohne Selbstbeteiligung vereinbart. Der Beklagte zu 1) war als berechtigter Fahrer gemäß I.7 AVB in die Schutzwirkung der dort vereinbarten Haftungsbeschränkungen in gleicher Weise wie der Mieter ausdrücklich einbezogen. Er hat den Schaden am Mietfahrzeug aber grob fahrlässig herbeigeführt und damit gemäß I.2 Satz 4 AVB die ihn begünstigende Haftungsbeschränkung im von der Klägerin geltendgemachten Umfang (50%) eingebüßt.

13
a) Die Regelung in I.2 Satz 4 AVB hält der Inhaltskontrolle nach § 307 ff. BGB stand und ist damit wirksam.

14
Haben die Parteien eines gewerblichen Kraftfahrzeugmietvertrags - wie hier - gegen Entgelt auch zugunsten des berechtigten Fahrers eine Haftungsreduzierung nach Art der Vollkaskoversicherung vereinbart, darf neben dem Mieter auch der Fahrer darauf vertrauen, dass die Reichweite des mietvertraglich vereinbarten Schutzes im Wesentlichen dem Schutz entspricht, den der Mieter genießen würde, wenn er selbst Eigentümer des Kraftfahrzeugs und selbst Versicherungsnehmer in der Fahrzeugvollversicherung wäre (OLG Düsseldorf, Beschluss vom 18. November 2008 - I-24 U 131/08 -, juris Rn. 3; OLG Naumburg, Urteil vom 14. Oktober 2010 - 10 U 21/10 -, juris Rn. 3). Nur bei Einräumung dieses Schutzes genügt der gewerbliche Vermieter von Kraftfahrzeugen seiner aus dem Grundsatz von Treu und Glauben erwachsenen Verpflichtung, schon bei der Festlegung seiner Allgemeinen Geschäftsbedingungen die Interessen künftiger Vertragspartner angemessen zu berücksichtigen (BGH, Urteile vom 20. Mai 2009 - XII ZR 94/07 -, juris Rn. 13; vom 11. Oktober 2011 - VI ZR 46/10 -, juris Rn. 10 f.; vom 24. Oktober 2012 - XII ZR 40/11 -, juris Rn. 15; vom 15. Juli 2014 - VI ZR 452/13 -, juris Rn. 8).

15
Die Erwartung einer der Vollkaskoversicherung entsprechenden Vertragsgestaltung besteht bei Kraftfahrzeugmietverträgen mit entgeltlicher Haftungsreduzierung auch hinsichtlich des Verhaltens eines Fahrers, dem der Mieter berechtigterweise das Mietfahrzeug überlässt (BGH, Urteil vom 11. Oktober 2011 - VI ZR 46/10 -, juris Rn. 14). Mietvertragsklauseln, die vom Leitbild der Vollkaskoversicherung zum Nachteil des Mieters und seines berechtigten Fahrers abweichen, sind gemäß § 307 Abs. 1, Abs. 2 Nr. 1 BGB wegen unangemessener Benachteiligung des Mieters und Fahrers unwirksam (BGH, Urteil vom 20. Mai 2009 - XII ZR 94/07 -, juris Rn. 21; Urteil vom 11. Oktober 2011 - VI ZR 46/10 -, juris Rn. 14; OLG Düsseldorf, Beschluss vom 18. November 2008 - I-24 U 131/08 -, juris Rn. 3).

16
Dem Leitbild der Allgemeinen Bedingungen für die Kfz-Versicherung (AKB) entspricht die im Mietvertrag getroffene Regelung. Allerdings war in der zum Zeitpunkt der Anmietung geltenden Fassung der AKB (A.2.15 AKB 2008, anders jetzt in A.2.8 S. 2 AKB 2015) der Regress gegen den berechtigten Fahrer bei grober Fahrlässigkeit nicht anteilig entsprechend der Verschuldensschwere, sondern in vollem Umfang möglich. Dies stand nach Aufgabe des Allesoder-Nichts-Prinzips betreffend die Leistungsfreiheit des Versicherers bei der Herbeiführung des Versicherungsfalls durch den Versicherungsnehmer (vgl. BT-Drs. 16/3945, 80) zwar mit dem gesetzlichen Regelungsmodell nicht in Einklang und führte daher wegen Verstoßes gegen § 307 Abs. 1 Satz 1, Abs. 2 Nr. 1 BGB zur Unwirksamkeit dieser Klausel (BGH, Urteil vom 11. Oktober 2011 - VI ZR 46/10 -, juris Rn. 12). Die Rechtsprechung schloss die damit entstandene Lücke aber durch entsprechende Anwendung der neuen Quotierungsregelung des § 81 Abs. 2 VVG (BGH, Urteil vom 15. Juli 2014 - VI ZR 452/13 -, juris Rn. 11). Diese Rechtslage wird durch die verwendete Fassung der AVB abgebildet.

17

b) Der Senat ist nach durchgeführter Beweisaufnahme davon überzeugt, dass der Beklagte zu 1) den Versicherungsfall herbeigeführt hat, indem er bei einer Geschwindigkeit von 200 km/h auf dem linken Fahrstreifen der Autobahn in einem ihm nicht vertrauten Fahrzeug fahrend die Infotainmentanlage des Fahrzeugs bediente, wegen der darauf zurückzuführenden Ablenkung nach links von der Fahrbahn abkam und dort mit der linken Fahrzeugseite gegen die Mittelleitplanke stieß.

18
aa) Der Senat ist davon überzeugt, dass der Beklagte zu 1) unmittelbar vor der Kollision mit der Leitplanke die Infotainmentanlage des Mietwagens bediente und dadurch stark abgelenkt war.

19
Der Beklagte zu 1) hat in seiner informatorischen Anhörung vor dem Senat angegeben, dass er versucht habe, weitere Informationen im Navigationssystem abzurufen, etwa zur restlichen Strecke, der restlichen prognostizierten Fahrzeit oder Tankmöglichkeiten oder ähnlichem. Erinnerlich habe er dazu über den an der Mittelkonsole angebrachten Drehregler auf dem Bildschirm eine Leiste ansteuern müssen, bei der sich dann auf diesem Bildschirm verschiedene Register öffnen, über die wiederum weitere Unterpunkte angewählt werden konnten. Während er mit der rechten Hand das System bedient habe, habe er mit der linken das Lenkrad gehalten.

20
Die Beschreibung der konkreten Bedienung des Systems durch den Beklagten zu 1) lässt es für den Senat als ausgeschlossen erscheinen, dass es sich bei dieser Bedienung um einen nur einen Augenblick oder Sekundenbruchteil andauernden Vorgang gehandelt haben kann, so wie ihn der Beklagte zu 1) beschrieben hat, als er formuliert hat, er habe bei der Bedienung der Infotainmentanlage kurz den Blick von der Straße gehabt. Vielmehr handelt es sich bei der beschriebenen Bedienung um eine komplexe und vergleichsweise zeitaufwendige Handlung, die - auch wenn sie nur wenige Sekunden gedauert haben mag - solange sie andauerte die volle Aufmerksamkeit des Beklagten zu 1) in Anspruch nahm. Diese Aufmerksamkeit konnte er nicht zugleich der Kontrolle des fahrenden Fahrzeugs widmen. Dazu passt die Schilderung des Beklagten zu 1), dass er das Abkommen von der Fahrbahn und die Kollision mit der Mittelleitplanke nur taktil wahrgenommen hatte, also durch das Rattern des Fahrzeugs beim Befahren des Banketts und Anprall an der Leitplanke. Er war so stark auf die Bedienung des Infotainmentsystems fixiert, dass er das Abkommen von der Fahrbahn nicht gesehen hat.

21
bb) Der Senat ist weiter davon überzeugt, dass der Beklagte bei Bedienung des Infotainmentsystem die Autobahn mit einer Geschwindigkeit von 200 km/h befuhr.

22
Diese Überzeugung stützt sich im Wesentlichen auf die Aussage des Zeugen T.

23
Der Zeuge sagte vor dem Senat aus, er habe an dem Abend, als der Beklagte zu 1) das Fahrzeug bei der Filiale der Klägerin in Berlin zurückgebracht habe, Nachtdienst gehabt. Als er den Schaden am Fahrzeug wahrgenommen habe, habe er den Beklagten zu 1) gefragt, wie das passiert sei. Dieser habe gemeint, er sei mit 200 km/h gefahren und habe am Navi rumgespielt oder rumgefummelt und sei dabei gegen eine Leitplanke gefahren. Diese Aussage machte der Zeuge spontan und bekräftigte sie auf nochmalige Nachfrage durch das Gericht. Er sei sich ganz sicher, dass der Beklagte zu 1) ihm diese Geschwindigkeit angegeben habe.

24
Die Aussage des Zeugen T. zur Angabe des Beklagten zu 1) zur von ihm gefahrenen Geschwindigkeit ist über die Zeit konstant gewesen. Bereits vor dem Landgericht hat der Zeuge dies so ausgesagt. Er hat damals auch erläutert, warum er sich auch noch nach längerer Zeit - die Aussage vor dem Landgericht fand 28. September 2016 statt - an den Vorgang erinnern könne. Es habe sich bei dem verunfallten Mietfahrzeug, einem Mercedes-Benz CLS 63 AMG, um ein schönes und teures Auto gehandelt, das ihm deshalb im Gedächtnis geblieben sei. Auch vorgerichtlich hat der Zeuge diese Geschwindigkeitsangabe des Beklagten zu 1) berichtet. So hat er in einer E-Mail vom 16. Oktober 2015 an den Angestellten der Klägerin, Michael L., eine Darstellung der Rückgabe des Fahrzeugs durch den Beklagten zu 1) gegeben. Dort heißt

es auszugsweise (K 4): „…ich fragte natürlich nach, was da denn passiert sei und Herr R. sagte, dass er auf der Autobahn ca. 200 km/h fuhr und die Aufmerksamkeit gab er dem Navigationssystem…“.

25
Der Umstand, dass der Zeuge sich bei der Vernehmung vor dem Senat spontan nicht mehr daran erinnerte, dass die Beschädigung des Fahrzeugs auf der linken Seite war, gibt keinen Anlass zu Zweifeln an der Richtigkeit der Aussage hinsichtlich der Äußerungen des Beklagten zu 1) bei der Fahrzeugrückgabe. Es ist nachvollziehbar, dass Erklärungen zum Unfallhergang mit entsprechenden markanten Umständen (200 km/h bei gleichzeitiger Bedienung des Infotainmentsystems) besser im Gedächtnis haften bleiben als die Frage, auf welcher Seite die vom Zeugen im Übrigen zutreffend beschriebenen Schäden waren.

26
Der Senat ist überzeugt davon, dass es das Gespräch mit dem geschilderten Inhalt gab. Dafür spricht zum einen das konstante und konsistente Aussageverhalten des Zeugen T. Anders - hätte es kein Gespräch hierüber gegeben - wäre auch der von dem Zeugen weiter bestätigte Umstand nicht zu erklären, wonach der Beklagte zu 1) ihm gesagt habe, er habe unmittelbar vor der Kollision das Infotainmentsystem bedient. Dieses Detail gibt der Beklagte zu 1) selbst als zutreffend an. Der Zeuge kann es von niemand anderem erfahren haben und der Senat hält es auch für ausgeschlossen, dass der Zeuge von sich genau auf diese Unfallursache kommt oder sie gar erfunden hat.

27
Neben der Konstanz der Aussage des Zeugen spricht für seine Glaubwürdigkeit weiterhin, dass er kein erkennbares Eigeninteresse am Ausgang des Verfahrens hatte. Zwar war der Zeuge im Zeitpunkt der Rückgabe des Fahrzeugs noch Vollzeit bei der Klägerin beschäftigt. Allerdings ist er seit dem 14. Januar 2016 nicht mehr dort, sondern bei der Polizei in Berlin tätig. Damit war bereits im Zeitpunkt seiner ersten Aussage vor dem Landgericht seine Anstellung bei der Klägerin beendet, er konnte mithin durch eine Falschaussage nichts gewinnen, aber viel verlieren.

28
Der Senat ist auch davon überzeugt, dass der Beklagte zu 1), als er dem Zeugen T. gegenüber gesagt hat, er sei bei der Kollision mit 200 km/h gefahren, die Wahrheit gesagt hat. Es ist kein Grund vorgetragen oder erkennbar, warum der Beklagte zu 1) eine solche Behauptung aufgestellt haben sollte, wenn sie nicht seinem tatsächlichen Erleben entsprochen hätte. Letztlich passt die hohe Geschwindigkeit auch dazu, dass der Beklagte zu 1) die linke Fahrspur befahren hat, obwohl nach der eigenen Schilderung des Beklagten zu 1) wenig Verkehr auf der Autobahn war.

29
Demgegenüber hatte der Beklagte zu 1), als er mit den finanziellen Folgen des Unfalls konfrontiert worden ist, ein erhebliches Interesse an der Darstellung, lediglich 130 km/h schnell gefahren zu sein. Der Senat ist überzeugt davon, dass es sich insoweit um eine unwahre Schutzbehauptung handelt.

30
c) Das festgestellte unfallursächliche Verhalten der Beklagte zu 1) war grob fahrlässig.

31
Grobe Fahrlässigkeit erfordert eine objektiv schwere und subjektiv unentschuldbare Pflichtverletzung, die das in § 276 Abs. 2 BGB bestimmte Maß an Fahrlässigkeit erheblich übersteigt. Die verkehrserforderliche Sorgfalt muss dabei in ungewöhnlich hohem Maß verletzt und es muss dasjenige unbeachtet geblieben sein, was im gegebenen Fall jedem hätte einleuchten müssen (BGH, Urteil vom 26. Juli 2016 - VI ZR 322/15 -, juris Rn. 19; OLG Düsseldorf, Beschluss vom 18. November 2008 - I-24 U 131/08 -, juris Rn. 7, beide m. w. N.). Dies war vorliegend der Fall. Im Einzelnen:

32
(1) Der Beklagte ist mit einer Geschwindigkeit von 200 km/h gefahren.

33
Das Befahren einer öffentlichen Straße mit einer derartigen Geschwindigkeit beinhaltet ein hohes Gefahrenpotential und ist deshalb in nahezu allen Staaten der Welt, insbesondere in allen entwickelten Industrienationen - außer in Deutschland -, verboten. International üblich sind zulässige Höchstgeschwindigkeiten von maximal 130 km/h, häufig liegen sie auch noch niedriger.

34
Zwar hat der deutsche Gesetzgeber sich bislang nicht dazu entscheiden können, seine Regelung diesen Standards vollwertig anzupassen. Er hat aber in der Autobahn-Richtgeschwindigkeits-Verordnung zumindest die Empfehlung ausgesprochen, mit Personenkraftwagen sowie anderen Kraftfahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht bis zu 3,5 t auch bei günstigen Straßen-, Verkehrs-, Sichtund Wetterverhältnissen auf Autobahnen nicht schneller als 130 km/h zu fahren (§ 1 Nr. 1 Autobahn-Richtgeschwindigkeits-Verordnung). Er trägt damit dem Umstand Rechnung, dass bei höheren Geschwindigkeiten die Unfallgefahren selbst unter Idealbedingungen so erheblich zunehmen, dass sie bei verantwortungsbewusster Teilnahme am öffentlichen Straßenverkehr dort nicht gefahren werden sollten.

35
Dies bedeutet vor allem auch, dass ein Fahrzeugführer, der entgegen dieser gesetzgeberische Empfehlung und ungeachtet der damit verbundenen Erhöhung des Risiken für sich und andere Verkehrsteilnehmer sein Fahrzeug mit höheren Geschwindigkeiten als 130 km/h führt, in besonderer Weise seine volle Konzentration auf das Führen des Fahrzeugs aufwenden muss. Dies gilt umso stärker, je weiter er die Richtgeschwindigkeit überschreitet. Bei einer Geschwindigkeit von 200 km/h legt ein Fahrzeug mehr als 55 Meter pro Sekunde zurück, mit entsprechend starkem Versatz selbst bei geringen Lenkbewegungen. Der Anhalteweg beträgt selbst bei optimaler Reaktion des Fahrers und günstigen Bedingungen (Pkw, trockene Fahrbahn) rund 275 Meter (gegenüber 125 Metern bei 130 km/h). Die kinetische Energie bei einer Kollision potenziert sich durch die Geschwindigkeitserhöhung, sie beträgt bei 200 km/h mehr als das 2,3-fache gegenüber einer Kollision bei 130 km/h. Zusammengefasst bedeutet dies, dass bei derartig hohen Geschwindigkeiten schon minimale Fahrfehler nicht mehr korrigierbare verheerende Folgen haben können.

36
(2) Der Beklagte zu 1) hat trotz der angesichts seiner Geschwindigkeit erforderlichen maximalen Konzentration auf das Fahrgeschehen und der drohenden schweren Unfallfolgen schon bei geringfügiger kurzzeitiger Ablenkung das Infotainmentsystem bedient, welches seine Aufmerksamkeit zumindest für Sekunden voll gebunden hat. Selbst bei einer Ablenkung von nur drei Sekunden bedeutet dies, dass das Fahrzeug bereits über eine Strecke von rund 167 Meter gefahren wurde, ohne dass der Beklagte zu 1) dabei die Fahrbahn im Blick hatte.

37
Dieses Verhalten stellt eine objektiv schwere und subjektiv unentschuldbare Pflichtverletzung dar und lässt dasjenige unbeachtet, was im gegebenen Fall jedem hätte einleuchten müssen. Es ist grob fahrlässig.

38
(3) Der Umstand, dass das Fahrzeug mit einem Assistenzsystem („Spurhalteassistent“) ausgestattet war, entlastet den Beklagten zu 1) nicht vom Vorwurf der groben Fahrlässigkeit. Schon allgemein sind bei der vorliegenden sehr hohen Geschwindigkeit die Gefahren und die Notwendigkeit sofortiger Reaktion so erheblich gesteigert, dass in dieser Fahrsituation hinsichtlich der an den Fahrer zustellenden Anforderung an seine eigene Aufmerksamkeit keine Abstriche mehr gemacht werden können.

39
Darüber hinaus handelte es sich bei dem verunfallten Mietfahrzeug nicht um einen Wagen, mit dem der Beklagte zu 1) vertraut gewesen wäre. Er hat es nach eigenen Angaben lediglich von Erlangen nach Berlin überführt. Damit konnte er sich erst recht nicht darauf verlassen, dass das Assistenzsystem des Fahrzeugs eine Kollision oder einen Unfall unterbinden oder zumindest zu vermeiden helfen würde. Die Beschreibung des Kollisionsvorgangs durch den Beklagten zu 1), wonach er auf das Abkommen von der Fahrbahn erst durch das Rattern des Fahrzeugs auf dem Bankett und den Anstoß an die Leitplanke aufmerksam gemacht worden sei, spricht dagegen, dass das Assistenzsystem einen relevanten Sicherheitsgewinn brachte. Der Senat hatte den Beklagten zu 1) gezielt danach gefragt, wodurch er das Abkommen von der Fahrbahn bemerkt hat. Eine Reaktion des Assistenzsystems, etwa ein Pieps- oder sonst ein Warngeräusch oder ein Vibrieren des Lenkrads, hat der Beklagte zu 1) nicht berichtet. Auch weil er die Leistungsfähigkeit des Assistenzsystems nicht kannte und er sich darüber hinaus auch nicht sicher sein konnte, ob er das System bei dem ihm nicht vertrauten Fahrzeug richtig bedienen würde, hatte ein etwaiges Vertrauen auf ein Eingreifen des Assistanzsystems also keine hinreichende Grundlage, zumal bei einer Geschwindigkeit von 200 km/h die Reaktionszeit denkbar kurz gewesen war.

40

4. Der Senat gewichtet das Verschulden des Beklagten zu 1) dahin, dass der geltendgemachte Regress in Höhe von 50% des Schadens jedenfalls gerechtfertigt ist. Die Schadensposten, soweit sie in der Berufung noch geltend gemacht werden, sind unstreitig. Hinsichtlich der in der Berufung streitigen Nebenkostenpauschale hat die Klägerin die Berufung teilweise zurückgenommen, sodass der tenorierte Betrag zuzusprechen war.

41
5. Der geltend gemachte Zinsanspruch rechtfertigt sich aus dem Verzug des Beklagten zu 1) aufgrund des Mahnschreibens vom 21. Juli 2015 (K 7) (§ 286 Abs. 1 Satz 1, § 288 Abs. 1 BGB). Der darin angemahnte volle Schadensbetrag stellte nach den Umständen des Falles eine Aufforderung an den Beklagten zu 1) zur Begleichung zumindest des hier ausgeurteilten Betrags dar (vgl. Palandt/Grüneberg, BGB, 78. Aufl., § 286 Rn. 20).

III.

42
1. Die Kostenentscheidung beruht auf § 92 Abs. 2 Nr. 1 ZPO, die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit auf § 708 Nr. 10, § 713 ZPO.

43
2. Die Voraussetzungen für die Zulassung der Revision nach § 543 Abs. 2 ZPO liegen nicht vor. Die Rechtssache hat weder grundsätzliche Bedeutung noch erfordert die Fortbildung des Rechts oder die Sicherung einer einheitlichen Rechtsprechung eine Entscheidung des Revisionsgerichts. Im Vordergrund stehen tatrichterliche Fragen der Beweiswürdigung im Einzelfall. Soweit Rechtsfragen bedeutsam waren, folgt der Senat der bestehenden höchstrichterlichen Rechtsprechung.