

Titel:

Haftungsquote bei Kollision von Motorrad und Fahrrad

Normenketten:

StVG § 7 Abs. 1, § 9, § 17 Abs. 3

BGB § 254, § 823

StVO § 2 Abs. 4, Anl. 2 (zu § 41 Abs. 1) lfd. Nr. 19

ZPO § 286

Leitsätze:

1. Ein tragfähiger Rückschluss von einem zeitlich und räumlich früheren Fahrverhalten eines Verkehrsteilnehmers (hier: Motorradfahrer, der u.a. "mit wahnsinniger Geschwindigkeit" und "aggressiv" gefahren sein soll) auf das für seine Haftung und die Haftungsquote relevante Fahrverhalten in unmittelbarer Annäherung an den Kollisionsort ist nicht möglich. (Rn. 17) (redaktioneller Leitsatz)
2. Kommt es zur Kollision eines Kraftfahrzeugs (hier: Motorrad) mit einem Fahrrad, dessen Fahrer jedenfalls fahrlässig entgegen § 2 Abs. 4 StVO iVm Zeichen 240 auf der Fahrbahn statt auf dem Radweg fährt, so trifft den Fahrer des Fahrrads aus § 823 BGB eine Haftung dem Grunde nach. (Rn. 24 – 44) (redaktioneller Leitsatz)
3. Die Abwägung der beiderseitigen Haftungsanteile erfolgt bei einem Verkehrsunfall zwischen einem Kraftfahrzeug und einem (nicht motorisierten) Fahrrad nach § 9 StVG iVm § 254 BGB. Der Nachweis der Unabwendbarkeit nach § 17 Abs. 3 StVG scheidet für den Kraftfahrer in einem solchen Fall aus. Vielmehr ist dem Radfahrer ein (Mit-) Verschulden nachzuweisen; die Beweislast liegt insoweit beim Kraftfahrer. (Rn. 39) (redaktioneller Leitsatz)
4. Bei einer Kollision eines Motorrads, dessen Fahrer ein unfallursächlicher Verkehrsverstoß nicht nachgewiesen werden kann, und einem Fahrrad, dessen Fahrer unter fahrlässigem Verstoß gegen § 2 Abs. 4 StVO iVm Zeichen 240 nicht den Radweg benutzte, kommt eine Haftungsverteilung von 75:25 zulasten des Motorrads in Betracht. (Rn. 41 – 44) (redaktioneller Leitsatz)

Schlagworte:

Verkehrsunfall, Schadensersatz, Kollision, Motorrad, Fahrrad, Radweg, Betriebsgefahr, Verschulden, Haftungsquote

Vorinstanz:

LG München II, Endurteil vom 12.10.2020 – 6 O 777/17

Fundstelle:

BeckRS 2021, 31691

Tenor

I. Auf die Berufung des Klägers vom 16.11.2020 wird unter Abänderung der Nr. 1 des Endurteils des LG München II vom 12.10.2020 (Az. 6 O 777/17) festgestellt, dass die Klage dem Grunde nach zu 25% berechtigt ist. Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.

II. Auf die Berufung des Klägers als Widerbeklagten und der Drittwiderbeklagten vom 12.11.2020 wird das Endurteil des LG München II vom 12.10.2020 (Az. 6 O 777/17) in Nr. 2 abgeändert und wie folgt neu gefasst:

2. Es wird festgestellt, dass der Widerbeklagte und die Drittwiderbeklagte verpflichtet sind, als Gesamtschuldner der Widerklägerin sämtlichen materiellen Schaden zu 75% und immateriellen Schaden unter Berücksichtigung eines Mitverschuldensanteils der Widerklägerin von 25% aus dem streitgegenständlichen Unfallereignis vom Samstag den 27.08.2016 um 19:05 Uhr auf der Bundesstraße 13, Abschnitt 3030 - km 6.330, Landkreis T. - W., ...L., zu erstatten, sofern die Ansprüche nicht auf Sozialversicherungsträger oder sonstige Dritte übergegangen sind. Im Übrigen wird die Widerklage abgewiesen.

Im Übrigen werden die Berufungen des Klägers und der Drittwiderbeklagten zurückgewiesen.

III. Das Verfahren wird zur Verhandlung über die Höhe der klägerischen Ansprüche an das LG München II zurückverwiesen.

IV. Die Entscheidung über die Kosten des Berufungsverfahrens bleibt dem LG München II vorbehalten.

V. Die Revision wird nicht zugelassen.

Entscheidungsgründe

A.

1

Die Parteien streiten um Schadensersatz und Schmerzensgeld nach einem Verkehrsunfall am 27.08.2016 gegen 19:05 Uhr auf der Bundesstraße 13, Abschnitt 303 bei Kilometer 6.330 auf Höhe des in Fahrtrichtung des Klägers und der Beklagten links gelegenen Parkplatzes „beim S.“. Bei diesem Verkehrsunfall wurden sowohl der Kläger als auch die Beklagte erheblich verletzt.

2

Der Kläger macht gegen die Beklagte Ansprüche auf materiellen Schadensersatz sowie Schmerzensgeld aus § 823 BGB geltend. Die Beklagte macht widerklagend bislang unbezifferte Ansprüche auf Schadensersatz im Wege einer Feststellungsklage geltend. Hinsichtlich des Parteivortrags und der tatsächlichen Feststellungen erster Instanz wird auf das angefochtene Urteil vom 12.10.2020 (Bl. 360/372 d.A.) Bezug genommen (§ 540 I 1 Nr. 1 ZPO).

3

Das LG München II hat nach Beweisaufnahme ein Fehlverhalten der Beklagten als nicht nachgewiesen erachtet und folglich die Klage abgewiesen und der Widerklage stattgegeben. Hinsichtlich der Erwägungen des Landgerichts wird auf die Entscheidungsgründe des angefochtenen Urteils Bezug genommen.

4

Gegen dieses dem Kläger und der Drittwiderbeklagten am 15. bzw. 16.10.2020 zugestellte Urteil haben der Kläger sowie der Kläger als Widerbeklagter und die Drittwiderbeklagte mit einem beim Oberlandesgericht München am 12. bzw. 16.11.2020 eingegangenen Schriftsatz Berufungen eingelegt (Bl. 399/400 bzw. 401/402 d.A.) und diese nach Verlängerung der Berufungsbegründungsfrist mit beim Oberlandesgericht München am 06. bzw. 15.01.2021 eingegangenen Schriftsätzen (Bl. 416/427 bzw. 429/439 d.A.) begründet.

5

Der Kläger beantragt,

1. Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger aus Anlass des von ihr verschuldeten Verkehrsunfalles vom 27.08.2016 ein angemessenes, in das Ermessen des Gerichts gestelltes Schmerzensgeld in Höhe von mindestens 35.000,- € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz der EZB seit Klagezustellung zu zahlen.

2. Es wird festgestellt, dass die Beklagte verpflichtet ist, dem Kläger alle aus Anlass des Verkehrsunfalles vom 27.08.2016 entstehenden künftigen materiellen und immateriellen Schäden zu ersetzen.

3. Die Beklagte wird verurteilt, über die Klageanträge zu 1. und 2. hinaus an den Kläger 11.724,33 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz der EZB seit Klagezustellung zu zahlen.

4. Die Beklagte wird verurteilt, über die Klageanträge zu 1.-3. hinaus an den Kläger 2.522,70 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz der EZB seit Klagezustellung zu zahlen (Nettoverdienst Schaden 09/2016-02/2017, Teilklage).

5. Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger außergerichtliche Kosten in Höhe von 921,06 € zu zahlen.

sowie hilfsweise die Aufhebung des angefochtenen Urteils, soweit die Klage abgewiesen wurde, und die entsprechende Zurückverweisung des Rechtsstreits an das LG München II.

6

Der Kläger als Widerbeklagter und die Drittwiderbeklagte beantragen weiter,

unter Abänderung des angefochtenen Urteils die Widerklage/Drittweiterklage abzuweisen (Bl. 416 d.A.).

7

Die Beklagte beantragt,

1. Die Berufung des Klägers wird zurückgewiesen.
2. Die Berufung des Widerbeklagten und der Drittweiterbeklagten wird zurückgewiesen.

8

Der Senat hat gemäß Beweisordnung vom 08.03.2021 (Bl. 446/447 d.A.) hinsichtlich der Haftung dem Grunde nach Beweis erhoben durch Einholung eines ergänzenden mündlichen Gutachtens des Sachverständigen Dipl.-Ing. Dr. S. Hinsichtlich des Ergebnisses der Beweisaufnahme wird auf die Sitzungsniederschrift vom 09.06.2021 (Bl. 462/468 d.A.) verwiesen.

9

Ergänzend wird auf die vorgenannten Berufungsbegründungsschriften, die Berufungserwiderung vom 29.03.2021 (Bl. 454/457 d. A.), auf die weiteren Schriftsätze der Parteien sowie die Sitzungsniederschrift vom 09.06.2021 (Bl. 462/468 d. A.) Bezug genommen.

B.

10

Die statthafte sowie form- und fristgerecht eingelegte und begründete, somit zulässige Berufung des Klägers als Widerbeklagten und der Drittweiterbeklagten vom 12.11.2020 sowie die klägerische Berufung vom 16.11.2020 haben in der Sache teilweise Erfolg.

11

I. Das Landgericht hat zu Unrecht ein Fehlverhalten der Beklagten als nicht nachgewiesen erachtet, demzufolge eine vollständige Haftung des Klägers hinsichtlich des streitgegenständlichen Verkehrsunfalls angenommen und in Konsequenz hieraus der Widerklage in vollem Umfang stattgegeben.

12

Somit war auf die Berufung des Klägers als Widerbeklagten und der Drittweiterbeklagten vom 12.11.2020 das Endurteil des LG München II vom 12.10.2020 (Az. 6 O 777/17) in Nr. 2 im Wege des Teil-Endurteils abzuändern und wie in Ziffer II. tenoriert neu zu fassen. Hinsichtlich der Klage war dem Grunde nach festzustellen, dass die Beklagte zu 25% haftet.

13

1. Bereits unzutreffend ging das Landgericht aufgrund der erstinstanzlich durchgeführten Beweisaufnahme davon aus, dass dem Kläger sowohl ein Geschwindigkeitsverstoß als auch ein Verstoß gegen das Sichtfahrgebot (§ 3 Abs. 1 S. 4 StVO) in Bezug auf die bereits zur Mitte eingeordnete Beklagte zur Last liegt (vgl. S. 11 f. des Ersturteils, Bl. 371/372 d.A.). Denn seitens des Landgerichts wurde im Rahmen der Beweiswürdigung verkannt, dass der eigentliche Unfallablauf hinsichtlich der jeweils gefahrenen Geschwindigkeiten, hinsichtlich der Abstände des Klägers und der Beklagten zueinander, hinsichtlich der jeweiligen Positionierungen auf der Fahrbahn bzw. der konkreten Fahrlinien des Klägers und der Beklagten im relevanten vorkollisionären Zeitraum trotz der umfangreich und sorgfältig seitens des Landgerichts durchgeführten Beweisaufnahme nicht aufgeklärt werden konnte und damit unklar geblieben ist.

14

Hieraus folgt jedoch, dass dem Kläger entgegen der Ansicht des Landgerichts kein Verstoß gegen Vorschriften der StVO nachgewiesen werden kann, so dass die Haftung des Klägers für Schäden der Beklagten lediglich auf der Betriebsgefahr des klägerischen Krafrades gemäß § 7 Abs. 1 StVG beruht.

15

Zu dem Ergebnis der erstinstanzlich durchgeführten Beweisaufnahme im Einzelnen:

16

a) Der Kläger und die Beklagte haben aufgrund ihrer jeweils schweren erlittenen Verletzungen nachvollziehbar keinerlei Erinnerung an den konkreten Unfallablauf, so dass diese zur Aufklärung des streitgegenständlichen Unfalles nichts Belastbares beitragen konnten (vgl. S. 2 f. der Sitzungsniederschrift vom 07.03.2018, Bl. 104/105 d.A.).

17

b) Die vom Landgericht vernommenen Zeugen konnten ebenfalls keine belastbaren Angaben zu dem konkreten Unfallablauf machen. Zwar schilderten die Zeugen B., W. und H. die Fahrweise des Klägers vor dem Unfall als „stark überhöht“, „mit wahnsinniger Geschwindigkeit“ bzw. „aggressiv“ (vgl. S. 4 ff. der Sitzungsniederschrift vom 07.03.2018, Bl. 106/110 d.A.). Allerdings betreffen diese Schilderungen ein Fahrverhalten des Klägers deutlich vor der streitgegenständlichen Kollision und sind daher für das eigentliche Unfallgeschehen irrelevant, da die Zeugen weder das unmittelbare vorkollisionäre Fahrverhalten des Klägers in Annäherung an die Beklagte noch den streitgegenständlichen Unfall selbst beobachtet haben. Ein tragfähiger Rückschluss von einem zeitlich und räumlich früheren Fahrverhalten des Klägers auf dessen für die Entscheidung relevantes Fahrverhalten in unmittelbarer Annäherung an den streitgegenständlichen Kollisionsort ist jedoch nicht möglich.

18

c) Auch dem Sachverständigen Dipl.-Ing. Dr. S., dessen hervorragende Fachkompetenz dem Senat aufgrund einer Vielzahl von Verfahren und Gutachten bekannt ist, gelang mangels ausreichender objektiver Anknüpfungstatsachen eine vollständige Aufklärung der streitgegenständlichen Kollision insbesondere in Bezug auf den Gesichtspunkt, ob dem Kläger ein Verstoß gegen Vorschriften der StVO nachgewiesen werden kann, nicht.

19

Zwar konnte der Sachverständige nachvollziehbar die Kollisionsgeschwindigkeit des Klägers zwischen 90 und 97 km/h (S. 59 des schriftlichen Gutachtens vom 20.02.2019, Bl. 221 d.A.) eingrenzen. Weiter konnte der Sachverständige sicher feststellen, dass das klägerische Motorrad im Bereich der linken Seitentasche der Satteltasche der Beklagten leicht schräg eingelaufen ist und mit dem Vorderrad den linksseitigen Schnellverschluss der Hinterachse am Fahrrad der Beklagten direkt getroffen hat, so dass sich unter Berücksichtigung sämtlicher zur Verfügung stehender Anknüpfungstatsachen der Kollisionswinkel im Bereich von etwa 15 ° bis maximal 25 ° (wahrscheinlich 20 °) eingrenzen lässt (S. 44 f. des schriftlichen Gutachtens vom 20.02.2019, Bl. 206/207 d.A.).

20

Allerdings konnte der Sachverständige keine klaren Feststellungen hinsichtlich des genauen Unfallortes treffen. Soweit der Sachverständige in diesem Zusammenhang das im Auftrag der PI T. erstellte unfallanalytische Gutachten des Sachverständigen Sch vom 02.01.2017 zitiert, wonach die Kollisionsposition etwas rechts der Straßenmitte etwa 3,2 m vom rechten Straßenrand entfernt liegt (S. 15 des schriftlichen Gutachtens vom 20.02.2019, Bl. 177 d.A.), führt er zwar weiter aus, dass aus spurentechnischer Sicht nichts dagegenspricht, dass diese Spurenlage den Bereich der Wechselwirkung der Partefahrzeuge darstellt. Allerdings betont der Sachverständige, dass sich eine beweissichere Analyse dahingehend, dass diese Spuren tatsächlich durch eines der Partefahrzeuge gezeichnet worden ist, mit den zur Verfügung stehenden Anknüpfungstatsachen nicht aufspannen lässt (S. 25 f. des schriftlichen Gutachtens vom 20.02.2019, Bl. 187 d.A.).

21

Weiter führte der Sachverständige nachvollziehbar aus, dass die Kollisionsgeschwindigkeit der Beklagten einer technischen Analyse entzogen ist, da das Stoßgeschehen eindeutig von dem deutlich masseschwereren und deutlich schnelleren Fahrzeug des Klägers bestimmt wird, so dass demzufolge eine stundenkilometergenaue Eingrenzung der tatsächlichen in die Wechselwirkung miteingebrachten Geschwindigkeit der Beklagten nicht möglich ist (S. 55 f. des schriftlichen Gutachtens vom 20.02.2019, Bl. 217/218 d.A.).

22

Schließlich konnte der Sachverständige auf der Grundlage der ihm zur Verfügung stehenden belastbaren objektiven Anknüpfungstatsachen auch keine Aussagen betreffend dem unmittelbaren vorkollisionären Verhalten des Klägers (insbesondere hinsichtlich der Annäherungsgeschwindigkeit des Klägers sowie hinsichtlich der Frage, ob bzw. wie stark der Kläger ggf. vor der streitgegenständlichen Kollision gebremst hat) treffen. Folglich führte der Sachverständige konsequenterweise aus, dass die tatsächliche Annäherungsgeschwindigkeit des Klägers nicht beweissicher zu fixieren ist sowie, dass sich eine beweissichere Analyse der tatsächlichen Möglichkeit der Vermeidbarkeit des streitgegenständlichen

Verkehrsunfalls seitens des Klägers mit den zur Verfügung stehenden Anknüpfungstatsachen nicht aufspannen lässt (S. 72 f. des schriftlichen Gutachtens vom 20.02.2019, Bl. 234/235 d.A.).

23

Somit kann dem Kläger entgegen der Ansicht des Landgerichts kein Verstoß gegen Vorschriften der StVO nachgewiesen werden, so dass die Haftung des Klägers für Schäden der Beklagten lediglich auf der Betriebsgefahr des klägerischen Kraftrades gemäß § 7 Abs. 1 StVG beruht.

24

2. Weiter ging das Landgericht rechtsfehlerhaft davon aus, dass der Beklagten ein Verkehrsverstoß nicht nachgewiesen werden kann. Denn aufgrund der in zweiter Instanz ergänzend durchgeführten Beweisaufnahme steht zur Überzeugung des Senats fest, dass die Beklagte trotz einer durch das Verkehrszeichen 240 angeordneten Nutzungspflicht des weitgehend parallel neben der Bundesstraße 13 verlaufenden Fahrradweges in dem Bereich zwischen der Ortschaft Fall und der streitgegenständlichen Unfallstelle mindestens fahrlässig und damit schuldhaft gegen die Vorschrift des § 2 Abs. 4 StVO verstoßen hat, indem sie mit ihrem Fahrrad statt auf diesem Fahrradweg auf der Bundesstraße 13 gefahren ist.

25

a) Der vom Senat ergänzend beauftragte Sachverständige Dipl.-Ing. Dr. S. erläuterte nachvollziehbar und überzeugend anhand von Videoaufnahmen, die seitens des Sachverständigen angefertigt worden waren und die in der mündlichen Verhandlung vom 09.06.2021 mittels der im Sitzungssaal installierten Videoanlage in Augenschein genommen wurden, die Besonderheiten des Fahrbahnverlaufs der Bundesstraße 307 in der Fahrtrichtung L. zum Zeitpunkt des streitgegenständlichen Unfalls (vgl. S. 3 3 ff. der Sitzungsniederschrift vom 09.06.2021, Bl. 464/466d.A.).

26

Zunächst erläuterte der Sachverständige, dass die von der Ortschaft Fall kommende Beklagte an der Abzweigung der Bundesstraße 13 weggehend von der Bundesstraße 307 nach links in die Bundesstraße 13 in Richtung L. eingebogen ist. Hätte die Beklagte den neben der Bundesstraße 13 in Richtung L. befindlichen Fahrradweg benutzen wollen, hätte sie jedoch stattdessen an dieser Abzweigung nach rechts die Bundesstraße 307 weiterfahren müssen, um dann in knapp 200 Meter in einen Fahrradtunnel einzufahren. Von diesem Punkt aus führt dann der Fahrradweg weitgehend parallel zur Bundesstraße 13 in Richtung L. Diese Einfahrt in den Fahrradtunnel konnte auf dem Video des Sachverständigen in der Annäherung an die Kreuzung der Bundesstraßen auf der rechten Seite vor Beginn der Staumauer erkannt werden.

27

Weiter führte der Sachverständige zum einen aus, dass sich an der vorbeschriebenen Abzweigung der Bundesstraße 13 weggehend von der Bundesstraße 307 zumindest nunmehr ein Hinweis auf den gerade beschriebenen Fahrradweg befindet, der jedoch verglichen mit den gelben Schildern für die Kraftfahrzeuge wesentlich kleiner ist, und zum anderen, dass die Verkehrszeichen 237, 240 bzw. 241 an dieser Abzweigung ebenfalls zumindest nunmehr nicht angebracht sind. Der Sachverständige betonte dabei, dass es an dieser Abzweigung nach dem Unfall und vor Anfertigung seiner Videoaufnahmen bauliche Veränderungen gegeben hatte, so dass deshalb die örtliche Lage auf dem von ihm angefertigten Video nicht mehr entsprechend der zum Unfallzeitpunkt vorherrschenden Situation dargestellt werden konnte. Folglich konnte der Sachverständige nicht angeben, ob bzw. welche Hinweisschilder oder Verkehrszeichen sich zum Unfallzeitpunkt an der entsprechenden Abzweigung befunden haben.

28

Hinsichtlich der aktuellen Beschilderung der entsprechenden Abzweigung in Bezug auf den Fahrradweg nach L. führte der Sachverständige aus sachverständiger Sicht weiter aus, dass es nachvollziehbar ist, dass man die aktuelle Beschilderung falsch versteht. Dies erläuterte der Sachverständige damit, dass es für diejenigen, der mit dem Fahrrad nach Lenggries fahren will, an dieser Abzweigung einen Zielkonflikt gibt, da er nicht den für Kraftfahrzeuge geltenden Beschilderungen nach L. folgen, sondern in eine andere Richtung fahren soll.

29

Hinsichtlich der von der Beklagten ab der vorstehend beschriebenen Abzweigung der Bundesstraße 13 weggehend von der Bundesstraße 307 gewählten Fahrstrecke erläuterte der Sachverständige weiter, dass

die Beklagte an dieser Abzweigung nicht in Richtung Radweg nach rechts, sondern nach links auf die Bundesstraße 13 nach L. eingebogen ist, die im Folgenden in sanften Serpentina nach unten führt und dort in jeder Fahrtrichtung jeweils einspurig durch eine durchgezogene Mittellinie voneinander abgegrenzt ausgelegt ist. Bei der Inaugenscheinnahme der Videoaufnahmen des Sachverständigen war weiter ersichtlich, dass sich jeweils am rechten Fahrbahnrand ebenfalls eine durchgehende weiße Linie befindet. Hierzu erklärte der Sachverständige, dass die dortige Fläche, wenn man den Abstand dieser rechten durchgezogenen Linie zu dem durchgehenden Randstein berücksichtigt, nicht ausreicht, um eine sichere Fahrt von Radfahrern zu ermöglichen.

30

Im weiteren Verlauf der Fahrstrecke der Beklagten auf der Bundesstraße 13 war im Rahmen der Inaugenscheinnahme der Videoaufnahmen des Sachverständigen in Fahrtrichtung der Beklagten eine Stahl-/Holzbrückenkonstruktion zu erkennen, die über die Bundesstraße 13 führt und die entsprechend der Erklärung des Sachverständigen der vorstehend beschriebene Fahrradweg ist, der von der Einfahrt in den Fahrradunnel ausgehend in Richtung der Bundesstraße 13 und L. abseits von der Bundesstraße geführt ist. Weiter führte der Sachverständige hierzu aus, dass die Beklagte bis zu dieser Stelle ca. 3 Kilometer auf der Bundesstraße 13 fahren musste und dass während dieser 3 Kilometer der Fahrradweg in Richtung Lenggries im Umfeld der Bundesstraße für die Beklagte nicht erkennbar war. Auch ist die Bundesstraße 13 während dieser gesamten Strecke nur jeweils einspurig ausgeführt. Ein Überholen seitens eines PKWs oder LKWs ist während der Abfahrt vom Speicher ausgehend wegen der durchgezogenen Mittellinie bei einer Einhaltung eines Sicherheitsabstands zu Radfahrern überhaupt nicht möglich. Ab dem Zeitpunkt, ab dem die Mittellinie durchbrochen ist, bedarf es bei einem Überholmanöver durch einen LKW oder einen PKW des Ausschwenkens in die Gegenfahrbahn, um den erforderlichen Sicherheitsabstand einzuhalten.

31

Entsprechend den Ausführungen des Sachverständigen, die während der durchgeführten Inaugenscheinnahme der Videoaufnahmen gut nachvollzogen werden konnten, befindet sich in Annäherung an diese über die Bundesstraße 13 führende Fahrradbrücke zunächst links davon ein unbefestigter Parkplatz. Weiter befindet sich relativ unmittelbar nach der Einfahrt in den Parkplatz in der Gegenrichtung das Verkehrszeichen 240, das auch für Radfahrer, die in Richtung L. fahren, auf der linken Seite der Bundesstraße 13 deutlich erkennbar ist. Die Fahrradfahrer, die den ordnungsgemäßen Fahrradweg vom Speichersee aus gefahren sind, werden über eine Schleife nach der dortigen Fahrradbrücke auf den in Richtung L. links neben der Bundesstraße 13 geführten Radweg hingeführt. Hinsichtlich des vorbeschriebenen Verkehrszeichens 240 wies der Sachverständige darauf hin, dass dieses an der dortigen Stelle auch zum Unfallzeitpunkt aufgestellt gewesen ist. Zwar konnte das zuständige Landratsamt auf Anfrage nicht mitteilen, wann das Schild aufgestellt worden war. Allerdings wurde ein Auszug aus dem amtlichen Straßeninformationsdienst BayBis zur Verfügung gestellt (vgl. Lichtbilder 11 und 12 der vom Sachverständigen übergebenen Lichtbildmappe, nach Bl. 468 d.A.), auf denen ersichtlich ist, dass das Verkehrszeichen 240 (Fahradweg) sich schon 2011 an der gleichen Stelle wie bei der Befahrung im Jahr 2018 durch den Sachverständigen erkennbar befunden hatte.

32

Anhand eines Standbildes der von ihm angefertigten Videoaufnahmen erläuterte der Sachverständige weiter, dass eine Überquerung der Bundesstraße 13 an dieser Stelle seitens der Beklagten problemlos möglich gewesen, da sich dort die Einfahrt in den unbefestigten Parkplatz befindet. Unter Verweis auf die Bilder 5 bis 8 der in der mündlichen Verhandlung vom 09.06.2021 übergebenen Lichtbildmappe (vgl. nach Bl. 468 d.A.) führte der Sachverständige aus, dass die Beklagte lediglich die ebenerdige Bundesstraße hätte überqueren müssen, um zu dem Fahrradweg zu gelangen, der ab dieser Stelle zwar nicht ständig, jedoch meistens deutlich sichtbar parallel zur Bundesstraße verläuft. Entsprechend der Erläuterung des Sachverständigen hierzu gibt es relativ zeitnah nach der vorbeschriebenen Fahrradbrücke eine Stelle, an der der Fahrradweg links um einen kleinen Hügel herumgeführt worden ist und deshalb für einen Fahrradfahrer auf der Bundesstraße nicht mehr sichtbar ist. Allerdings handelt es sich hierbei nur um einen kurzen Streckenabschnitt und danach führt der Fahrradweg für die Beklagte wieder deutlich sichtbar, lediglich durch einen Grünstreifen von der Bundesstraße 13 abgetrennt, neben der Bundesstraße links neben der Gegenfahrbahn aus Blickrichtung der Beklagten entlang.

33

Hinsichtlich des weiteren Verlaufs der Fahrstrecke der Beklagten führte der Sachverständige während der Inaugenscheinnahme der Videoaufnahmen aus, dass sich etwa 300 Meter vor der streitgegenständlichen Unfallstelle ein erneuter Durchbruch befindet, an dem man nicht über den Grünstreifen, sondern asphaltiert von der Bundesstraße 13 aus auf den Radweg gelangen könnte.

34

b) Angesichts der überzeugenden Ausführungen des Sachverständigen Dipl.-Ing. Dr. S., denen sich der Senat vollumfänglich anschließt, steht fest, dass die Beklagte trotz einer durch das Verkehrszeichen 240 angeordneten Nutzungspflicht des weitgehend parallel neben der Bundesstraße 13 verlaufenden Fahrradweges in dem Bereich zwischen der Ortschaft Fall und der streitgegenständlichen Unfallstelle zumindestens fahrlässig und damit schuldhaft gegen die Vorschrift des § 2 Abs. 4 StVO verstoßen hat, da diese vor dem streitgegenständlichen Unfall statt auf dem für sie erkennbaren Fahrradweg auf der Bundesstraße 13 gefahren ist.

35

Zwar ist es der von der Ortschaft Fall kommenden Beklagte nicht vorzuwerfen, an der Abzweigung der Bundesstraße 13 weggehend von der Bundesstraße 307 den Einstieg zum Fahrradweg bei Beginn der Bundesstraße 13 nicht gefunden zu haben und infolge dessen an dieser Abzweigung nach links in die Bundesstraße 13 in Richtung L. eingebogen zu sein. Allerdings hatte die Beklagte etwa nach 3 Kilometer vor der von dem Sachverständigen erläuterten Fahrradbrücke nicht nur die Möglichkeit, den ab diesem Zeitpunkt weitgehend parallel laufenden Fahrradweg neben der Bundesstraße 13 als solchen zu erkennen. Sondern die Beklagte hatte auch die Möglichkeit, die Bundesstraße 13 an dieser Stelle zwanglos zu überqueren, um dort auf den sichtbaren Fahrradweg zu gelangen. Weiter war die Nutzungspflicht des Fahrradweges für die Beklagte ebenfalls deutlich erkennbar durch das nach der Einfahrt in den Parkplatz in der Gegenrichtung aufgestellte Verkehrszeichen 240 angeordnet.

36

Somit hätte die Beklagte an dieser Stelle von der Bundesstraße 13 auf den Fahrradweg wechseln müssen. Dadurch, dass die Beklagte dies nicht getan hat, sondern stattdessen bis zur streitgegenständlichen Unfallstelle weiterhin auf der Bundesstraße 13 gefahren ist, hat sie zumindest fahrlässig gegen die Vorschrift des § 2 Abs. 4 StVO verstoßen.

37

c) Ein über den vorstehend unter a) und b) dargestellten Verkehrsverstoß hinaus kann der Beklagten nicht nachgewiesen werden. Denn der eigentliche Unfallablauf konnte hinsichtlich der jeweils gefahrenen Geschwindigkeiten, hinsichtlich der Abstände des Klägers und der Beklagten zueinander, hinsichtlich der jeweiligen Positionierungen auf der Fahrbahn bzw. der konkreten Fahrlinien des Klägers und der Beklagten im relevanten vorkollisionären Zeitraum trotz der umfangreich und sorgfältig seitens des Landgerichts durchgeführten Beweisaufnahme nicht aufgeklärt werden und ist daher unklar geblieben (vgl. oben unter 1.). Auch die ergänzende Beweisaufnahme des Senats in der mündlichen Verhandlung vom 09.06.2021 erbrachte insoweit keine weitergehende Aufklärung, insbesondere kann den vom Sachverständigen Dipl.-Ing. Dr. S. in diesem Termin übergebenen Lichtbildern (nach Bl. 468 d.A.) nicht entnommen werden, dass die Beklagte den Unfall allein verursacht hat (vgl. hierzu Schriftsatz der Drittwiderbeklagten vom 27.07.2021, Bl.472 d.A.).

38

3. Zutreffend bejahte das Landgericht die grundsätzliche Haftung des Klägers und der Drittwiderbeklagten für die der Beklagten entstandenen Schäden aufgrund der Betriebsgefahr des klägerischen Krafttrades und damit aufgrund Gefährdungshaftung gemäß § 7 Abs. 1 StVG. Allerdings muss die Beklagte entgegen der Ansicht des Landgerichts aufgrund ihres schuldhaften Verstoßes gegen die Vorschrift des § 2 Abs. 4 StVO wegen eigenen Mitverschuldens gemäß § 9 StVG i.V.m. § 254 BGB eine Anspruchskürzung in Höhe von 25% hinnehmen.

39

a) Bei einem Unfall zwischen einem Kfz und einem (nicht motorisierten) Fahrrad erfolgt die Abwägung der beiderseitigen Haftungsanteile nach § 9 StVG i. V. m. § 254 BGB (vgl. BGH, Urteil vom 24.09.2013, Az. VI ZR 255/12). Ein Nachweis der Unabwendbarkeit nach § 17 Abs. 3 StVG scheidet dabei für den Kraftfahrer aus. Dem Radfahrer ist vielmehr ein (Mit-)Verschulden nachzuweisen (vgl. OLG Nürnberg, Urteil vom 23.11.2004, Az. 3 U 2818/04). Die Beweislast liegt insoweit beim Kraftfahrer.

40

b) Aufgrund der vom Senat ergänzend durchgeführten Beweisaufnahme konnten der Kläger und die Drittwiderbeklagte der Beklagten insoweit einen Verkehrsverstoß nachweisen, als die Beklagte auch im örtlichen Umfeld der Unfallstelle den für sie erkennbar angeordneten und vorhandenen parallel zur Bundesstraße laufenden Fahrradweg nicht benutzt hat (vgl. vorstehend unter 2.). Dieser Verkehrsverstoß der Beklagten wurde für das Unfallereignis auch ursächlich.

41

c) Die Abwägung der Verursachungs- und Verantwortungsanteile des Klägers und der Beklagten gemäß § 9 StVG i.V.m. § 254 BGB führt vorliegend zu einer überwiegenden Haftungsquote des Klägers und der Drittwiderbeklagten.

42

Auf Seiten des Klägers ist die Betriebsgefahr des klägerischen Krafrades zu berücksichtigen, die sich in der streitgegenständlichen Unfallsituation auch durch das konkrete Fahrmanöver des Klägers, der zum Überholen der Beklagten auf einer in jede Fahrtrichtung einspurigen und kurvigen Bundesstraße angesetzt hatte, realisierte.

43

Demgegenüber fällt der Verstoß der Beklagten gegen das Gebot, den Fahrradweg zu benutzen, weniger ins Gewicht, tritt aber bei der Abwägung nicht so weit zurück, dass eine volle Haftung der Bekl. gerechtfertigt wäre. Im Rahmen der Abwägung ist dabei zu berücksichtigen, dass bei Verkehrsunfällen in der vorliegenden Konstellation die Betriebsgefahr des motorisierten Unfallbeteiligten grundsätzlich stärker wirkt und der an die Beklagte gerichtete Vorwurf sich lediglich darauf beschränkt, dass sie als Fahrradfahrerin, der aber auch auf der Straße grundsätzlich weithin sichtbar war, die Straße nicht hätte benutzen dürfen.

44

Im Ergebnis erschien dem Senat daher eine Haftungsquote von 75 zu 25 zu Lasten des Widerbeklagten und der Drittwiderbeklagten sachgerecht, da vorliegend bei dem Kläger ein Verschulden bzw. bei der Beklagten ein sonstiges über den Verstoß gegen die Vorschrift des § 2 Abs. 4 StVO i.V.m. Verkehrszeichen 240 hinausgehendes Verschulden nicht festgestellt werden konnte (vgl. hierzu Rainer Wenker, Verkehrsunfälle zwischen Radfahrern und Kraftfahrzeugen, VersR 2016, 1476 ff., 1478 mit Rspr.-Nachweisen). Hinsichtlich des immateriellen Schadens der Widerklägerin ist dementsprechend ein Mitverschuldensanteils der Widerklägerin von 25% zu berücksichtigen.

45

4. Unter Bezugnahme auf die vorstehend unter I. 3. dargestellte Haftungsquote war auf die Berufung des Klägers vom 16.11.2020 unter Abänderung der Nr. 1 des Endurteils des LG München II vom 12.10.2020 (Az. 6 O 777/17) im Wege des Teil-Grundurteils festzustellen, dass die Klage dem Grunde nach zu 25% berechtigt ist, sowie das Verfahren zur Verhandlung über die Höhe der klägerischen Ansprüche entsprechend dem klägerischen Hilfsantrag gemäß § 538 II Nr. 4 ZPO an das LG München II zurückzuverweisen.

46

II. Die Kostenentscheidung war dem Erstgericht vorzubehalten, da der endgültige Erfolg der Berufung des Klägers erst nach der abschließenden Entscheidung beurteilt werden kann (OLG Köln NJW-RR 1987, 1032; Senat in st. Rspr., vgl. etwa VersR 2011, 549 ff. und NJW 2011, 3729). Erst dann kann aufgrund der Einheitlichkeit der Kostenentscheidung eine Entscheidung über die Kosten des Berufungsverfahrens unter Berücksichtigung der teilweise erfolgreichen Berufung des Klägers als Widerbeklagter und der Drittwiderbeklagten vom 12.11.2020 getroffen werden.

47

III. Die Revision war nicht zuzulassen. Gründe, die die Zulassung der Revision gem. § 543 II 1 ZPO rechtfertigen würden, sind nicht gegeben. Mit Rücksicht darauf, dass die Entscheidung einen Einzelfall betrifft, ohne von der höchst- oder obergerichtlichen Rechtsprechung abzuweichen, kommt der Rechtssache weder grundsätzliche Bedeutung zu noch erfordern die Fortbildung des Rechts oder die Sicherung einer einheitlichen Rechtsprechung eine Entscheidung des Revisionsgerichts.