

**Titel:**

**Haftungsverteilung bei berührungslosem Unfall während eines Überholvorgangs**

**Normenketten:**

StVG § 7 Abs. 1, § 17 Abs. 1, Abs. 2

StVO § 5 Abs. 3 Nr. 1, § 9 Abs. 1 S. 4

**Leitsatz:**

**3. Bei einem berührungslosen Unfall ist Voraussetzung für die Zurechnung des Betriebs eines Kraftfahrzeugs zu einem schädigenden Ereignis, dass es über seine bloße Anwesenheit an der Unfallstelle hinaus durch seine Fahrweise oder sonstige Verkehrsbeeinflussung zu der Entstehung des Schadens beigetragen hat (Anschluss an BGH BeckRS 2016, 110513; stRspr). (Rn. 6) (redaktioneller Leitsatz)**

**Schlagworte:**

Verkehrsunfall, Haftungsverteilung, berührungsloser Unfall, Zurechnungszusammenhang, Schmerzensgeld, Betrieb

**Vorinstanz:**

LG München II, Endurteil vom 01.02.2019 – 10 O 4044/14

**Fundstellen:**

NJW-RR 2022, 31

LSK 2021, 33288

**Tenor**

I. Auf die Berufung des Klägers vom 27.02.2019 wird das Endurteil des LG München II vom 01.02.2019 (Az. 10 O 4044/14) abgeändert und wie folgt neu gefasst:

1. Die Beklagten werden als Gesamtschuldner verurteilt, an den Kläger 10.656,28 € nebst Zinsen hieraus in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 16.06.2014 zu bezahlen.

2. Die Beklagten werden als Gesamtschuldner verurteilt, an den Kläger ein Schmerzensgeld in Höhe von 600,00 € nebst Zinsen hieraus in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 03.06.2014 zu bezahlen.

3. Die Beklagten werden als Gesamtschuldner verurteilt, an den Kläger außergerichtliche Rechtsanwaltskosten in Höhe von 958,19 € nebst Zinsen hieraus in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit 11.09.2014 zu bezahlen.

4. Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.

II. Die weitergehende Berufung wird zurückgewiesen.

III. Die Beklagten tragen samtvordbindlich die Kosten des Rechtsstreits.

IV. Das Urteil ist ohne Sicherheitsleistung vorläufig vollstreckbar.

V. Die Revision wird nicht zugelassen.

**Entscheidungsgründe**

A.

1

Von der Darstellung der tatsächlichen Feststellungen wird abgesehen (§§ 540 II, 313 a I 1 ZPO i. Verb. m. § 544 II Nr. 1 ZPO).

B.

2

Die statthafte sowie form- und fristgerecht eingelegte und begründete, somit zulässige Berufung hat in der Sache überwiegend Erfolg.

3

I. Das Landgericht hat zu Unrecht einen Anspruch des Klägers auf Schadensersatz aus dem Verkehrsunfallgeschehen am 13.05.2014 gegen 08:40 Uhr auf der im Landkreis D. gelegenen Kreisstraße D.1 bei J. nach §§ 7, 17, 18 StV, 823 I, II, 249 BGB i.V.m. § 115 VVG abgelehnt und die Klage vollumfänglich abgewiesen.

4

Auf der Grundlage der vom Senat durchgeführten, umfassenden Beweisaufnahme erscheint vielmehr eine Haftungsverteilung von 100:0 zu Lasten der Beklagten sachgerecht.

5

1. Unstreitig kam es zwischen dem vom Kläger zum Unfallzeitpunkt geführten Fahrzeug BMW, amtliches Kennzeichen ...78 und dem von dem Beklagten zu 2) geführten MB-Trac, amtliches Kennzeichen ... 94, welcher bei der Beklagten zu 1) haftpflichtversichert ist, am 13.05.2014 auf der Kreisstraße D. 1 bei J. zu keiner Berührung, so dass die vom BGH entwickelten Grundsätze zur Halterhaftung bei sog. berührungslosen Unfällen heranzuziehen sind. Unter Berücksichtigung dieser Grundsätze ist von einer grundsätzlichen Haftung der Beklagten für den klägerischen Schaden aus §§ 7 I, 18 StVG i.V.m. § 115 VVG auszugehen, weil der Schaden beim Betrieb des Beklagtenfahrzeugs entstanden ist.

6

a) Das Haftungsmerkmal „bei dem Betrieb“ ist nach der Rechtsprechung des BGH entsprechend dem Schutzzweck der Norm weit auszulegen (BGH, NJW 2005, 2081; vgl. auch Brandenburgisches Oberlandesgericht, Urt. v. 29.11.2018 - 12 U 92/18). Die Haftung nach § 7 I StVG umfasst daher alle durch den Kraftfahrzeugverkehr beeinflussten Schadensabläufe. Es genügt, „dass sich eine von dem Kraftfahrzeug ausgehende Gefahr ausgewirkt hat und das Schadensgeschehen in dieser Weise durch das Kraftfahrzeug mitgeprägt worden ist“ (BGH, NJW 2005, 2081 m.w.N.; Brandenburgisches Oberlandesgericht, Urt. v. 29.11.2018 - 12 U 92/18). Ob dies der Fall ist, muss mittels einer am Schutzzweck der Haftungsnorm orientierten wertenden Betrachtung beurteilt werden (vgl. BGHZ 71, 212 [214]; 115, 84 [86] und VersR 2005, 566 [567]). An dem erforderlichen Zurechnungszusammenhang fehlt es nur dann, „wenn die Schädigung nicht mehr eine spezifische Auswirkung derjenigen Gefahren ist, für die die Haftungsvorschrift den Verkehr schadlos halten will“ (BGH NJW 2005, 2081 mit w.N.). „Für eine Zurechnung zur Betriebsgefahr kommt es maßgeblich darauf an, dass der Unfall in einem nahen örtlichen und zeitlichen Kausalzusammenhang mit einem bestimmten Betriebsvorgang oder einer bestimmten Betriebseinrichtung des Kraftfahrzeugs steht“ (BGH NJW 2005, 2081 m.w.N.). Nicht ausreichend ist insofern die bloße Anwesenheit eines im Betrieb befindlichen Kraftfahrzeuges an der Unfallstelle. Voraussetzung für die Zurechnung des Betriebs des Kraftfahrzeuges zu einem schädigenden Ereignis bei einem berührungslosen Unfall ist vielmehr nach der ständigen Rechtsprechung des BGH (vgl. z.B. Urteil vom 22.11.2016, Az.: VI ZR 533/15, juris), dass über seine bloße Anwesenheit an der Unfallstelle hinaus das Fahrverhalten seines Fahrers in irgendeiner Art und Weise das Verhalten des Unfallgegners beeinflusst hat, mithin, dass das Kraftfahrzeug durch seine Fahrweise oder sonstige Verkehrsbeeinflussung zu der Entstehung des Schadens beigetragen hat (BGH, Urt. v. 22.11.2016 - VI ZR 533/15, ZfSch 2017, 315 (316) m.w.N.; Senat, Urt. v. 30.06.2017 - 10 U 4051/16, juris). Nicht erforderlich für die Haftung nach § 7 StVG ist, dass dem Fahrer des im Betrieb befindlichen Kraftfahrzeugs hierbei ein Verkehrsverstoß nachgewiesen werden kann (vgl. BGH, NJW 2005, 2081 (2082) m.w.N.). „Selbst ein Unfall infolge einer voreiligen - also objektiv nicht erforderlichen - Abwehr- oder Ausweichreaktion ist gegebenenfalls dem Betrieb des Kraftfahrzeuges zuzurechnen, das diese Reaktion ausgelöst hat“ (BGH, NJW 1988, 2802 m.w.N.). Auch ein durch die Fahrweise - etwa ein Anfahren oder Überholen - ausgelöster Sturz eines Zweiradfahrers oder Fußgängers kann dem Betrieb des die Sturzreaktion veranlassenden Kraftfahrzeuges zugerechnet werden (vgl. LG Potsdam, Urteil vom 08. Juni 2018 - 6 O 2/18).

7

Diese weite Auslegung des Tatbestandsmerkmals „bei dem Betrieb eines Kraftfahrzeugs“ entspricht dem weiten Schutzzweck des § 7 I StVG und findet darin ihre innere Rechtfertigung. Die Haftung nach § 7 I StVG ist sozusagen der Preis dafür, dass durch die Verwendung eines Kfz - erlaubterweise - eine

Gefahrenquelle eröffnet wird, und will daher alle durch den Kfz - Verkehr beeinflussten Schadensabläufe erfassen. Ein Schaden ist demgemäß bereits dann „bei dem Betrieb“ eines Kraftfahrzeuges entstanden, wenn sich von einem Kraftfahrzeug ausgehende Gefahren ausgewirkt haben (so BGH, NJW 2005, 2081 (2082); BGH NJW 1988, 2802). Dies prägt insbesondere die Bewertung des räumlichen und zeitlichen Zusammenhangs (vgl. Walter, in: Gsell/Krüger/Lorenz/Reymann/Spickhoff, beck-online, Stand 01.03.2018, § 7 StVG Rdnr. 96 ff m. u. N. unter anderem auf BGH NJW 2017, 1173).

## 8

Das notwendige Korrektiv für eine sachgerechte Haftungsbegrenzung ist in den §§ 9, 17, 18 I 2, III StVG enthalten. Nach diesen Vorschriften können die jeweiligen Verursachungsbeiträge sowie ein etwaiges Verschulden berücksichtigt werden, so dass der Schaden angemessen verteilt und gegebenenfalls sogar die Haftung einem Kraftfahrer allein auferlegt werden kann (BGH, VersR 2005, 992). Bei der Fallgruppe „berührungsloser Unfall“ sind das typischerweise Ausweich- und Abwehrreaktionen in wirklichen oder mutmaßlichen Bedrohungssituationen. Für die Zurechnung kommt es entscheidend darauf an, ob konkrete Anhaltspunkte vorliegen, dass der Geschädigte auf eine bestimmte Fahrweise eines anderen Verkehrsteilnehmers reagiert hat. Das „Wie“ der Reaktion ist vorrangig im Zusammenhang mit seiner Mithaftung zu würdigen (§§ 9, 17, 18 StVG, § 254 BGB). Selbst ein Unfall infolge einer voreiligen - also objektiv nicht erforderlichen - Abwehr- oder Ausweichreaktion kann dem Betrieb des Kfz zugerechnet werden, das diese Reaktion ausgelöst hat (BGH NJW 05, 2081; NJW 88, 2802; VersR 71, 1060).

## 9

b) Aufgrund der durchgeführten Beweisaufnahme steht fest, dass der streitgegenständliche Unfall beim Betrieb des Beklagtenfahrzeugs entstanden ist und die Beklagten daher für den klägerischen Schaden grundsätzlich nach § 7 Abs. 1 StVG haften müssen:

## 10

Zwar konnte der gerichtliche Sachverständige Dipl.-Ing. Dr. A., dessen Zuverlässigkeit und hervorragende Sachkunde dem Senat aus einer Vielzahl von Verfahren bekannt ist, mangels objektiver Anknüpfungstatsachen weder eine Aussage zu den gefahrenen Geschwindigkeiten und den Abständen der beiden Fahrzeuge zueinander, noch infolgedessen zu der Abwehrzeit des Klägers bei Erkennen des Abbiegevorgangs des Beklagtenfahrzeugs machen (vgl. Seite 5/6 des Protokolls vom 08.09.2021 = Bl. 389/390 d. A.). Infolge der Angaben beider Parteien ist jedoch davon auszugehen, dass das Abbiegemanöver des Beklagten zu 2) und das Ausweichmanöver des Klägers im Rahmen seines Überholvorgangs in einem engen zeitlichen und räumlichen Zusammenhang standen. Im Rahmen seiner informatorischen Anhörung schilderte der Kläger sehr plakativ, dass er beim Abbremsen und nach rechts Ziehen „heute noch vor Augen [habe], dass eine Metallspitze [Anmerkung des Senats: am Traktor] auf [ihn] zugekommen“ sei. „Mit dieser [sei er] aber nicht kollidiert und dann [...] an einen Baum gefahren“ (vgl. Seite 3 des Protokolls vom 08.09.2021 = Bl. 387 d. A.). Der Beklagte zu 2) schilderte seinerseits in der informatorischen Anhörung, dass er „nur sehr kurze Zeit nach dem Abbiegemanöver“ ein Krachen wahrgenommen habe (vgl. Seite 5 des Protokolls vom 08.09.2021 = Bl. 389 d. A.), wobei es sich um den Aufprall des Klägerfahrzeugs auf einen Baum gehandelt hat. Noch vor dem Landgericht gab der Beklagte zu 2) zudem in einer informatorischen Anhörung vom 11.01.2017 an, dass er das Klägerfahrzeug sogar „als Schatten rechts“ von ihm wahrgenommen (vgl. Seite 4 des LG-Protokolls vom 11.01.2017 = Bl. 220 d. A.) und „im Abbiegevorgang noch bemerkt“ habe, „dass ein Fahrzeug an [ihm] vorbeifuhr. [Er] habe dies nach [seiner] Erinnerung im Außenspiegel bzw. möglicherweise auch aus den Augenwinkeln heraus gesehen“ (Seite 3 des LG-Protokolls vom 11.01.2017 = Bl. 219 d. A.). In der mündlichen Verhandlung vor dem Senat gab er hierzu lediglich an, dass er „heute nicht mehr sagen“ könne, „inwieweit [er] „den Schatten rechts von mir“ wahrgenommen habe“ (vgl. Seite 5 des Protokolls vom 08.09.2021 = Bl. 389 d. A.).

## 11

Trotz des Fehlens objektiver Anknüpfungstatsachen zu der Frage, inwieweit der Kläger von seinem Überholmanöver hätte Abstand nehmen können, um dem Beklagten zu 2) das Abbiegen zu ermöglichen, konnte der gerichtliche Sachverständige Dipl.-Ing. Dr. A. aber sicher feststellen, dass der Beklagte zu 2) bei Durchführung jedenfalls der zweiten Rückschau, also der Durchführung des sog. Schulterblicks, das herannahende Klägerfahrzeug hätte erkennen müssen, unabhängig von genau rekonstruierbaren Abständen, wenn man die „sehr kurze Zeit“ zwischen Abbiegen und Kollision mit dem Baum unterstellt (vgl. Seite 7 des Protokolls vom 08.09.2021 = Bl. 391 d. A.).

## 12

c) Dem insoweit darlegungs- und beweisbelasteten Kläger ist es mithin gelungen, mittels des erhaltenen Sachverständigengutachtens nachzuweisen, dass der Beklagte zu 2) bei seinem Abbiegemanöver gegen die aus § 9 I StVO erwachsenden Pflichten verstoßen hat. Nach § 9 I 4 StVO hat der Linksabbieger vor dem Einordnen und nochmals vor dem Abbiegen auf den nachfolgenden Verkehr zu achten. Der Beklagte zu 2) konnte im Rahmen seiner informatorischen Anhörung vor dem Senat nicht mehr sagen, was er - außer den linken Fahrtrichtungsanzeiger „ein paar Meter“ vor dem Abbiegevorgang betätigt zu haben - „sonst noch gemacht habe“ (vgl. Seite 4 des Protokolls vom 08.09.2021 = Bl. 388 d. A.). Es ist daher schon zweifelhaft, ob der Beklagte zu 2) überhaupt durch Rückschau nach hinten sich des rückwärtigen Verkehrs vergewissert hat. Bereits in seiner ersten informatorischen Anhörung vom 22.04.2015 erklärte er, dass er „nicht mehr sicher sagen“ könne, ob er „auch über die Schulter geblickt habe“ (vgl. Seite 2 des LG-Protokolls vom 22.04.2015 = Bl. 86 d. A.). Diese Aussage wiederholte er auch in der zweiten informatorischen Anhörung vor dem Landgericht (vgl. Seite 4 des LG-Protokolls vom 11.01.2017 = Bl. 220 d. A.: „Ich weiß nicht mehr, ob ich auch über die Schulter zurückgeschaut habe“.). Zudem erklärte der Beklagte zu 2) hierbei, dass sein Fahrzeug überhaupt nicht über einen Rückspiegel verfüge („Der Traktor verfügt über keinen Rückspiegel“, vgl. Seite 3 des LG-Protokolls vom 11.01.2017 = Bl. 219 d. A.). Für einen weiteren eklatanten Pflichtenverstoß gegen § 9 I StVO spricht auch, dass der Beklagte zu 2) vor dem Landgericht noch ausgeführt hat, dass er „im linken Außenspiegel [nur] die links neben [ihm] befindliche Fahrbahn“, mithin die Gegenfahrbahn sehen konnte (vgl. Seite 4 des LG-Protokolls vom 11.01.2017 = Bl. 220 d. A.). Bei einem korrekt eingestellten Außenspiegel kann jedoch nicht nur die Gegenfahrbahn, sondern auch die eigene Fahrbahn zurückliegend beobachtet werden. Zudem kann infolge der eigenen Angaben des Beklagten zu 2) nicht davon ausgegangen werden, dass dieser sein Abbiegemanöver rechtzeitig im Sinne des § 9 I StVO angekündigt hat, da bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf einer Landstraße von 100 km/h ein Blinken von nur ein „paar Metern“ (vgl. Seite 4 des Protokolls vom 08.09.2021 = Bl. 388 d. A.), selbst wenn das die vermuteten 10 Meter gewesen sein sollen, nicht ausgereicht haben. Entscheidungserheblich ist aber letztlich, dass der gerichtliche Sachverständige wie oben ausgeführt, angegeben hat, dass der Beklagte zu 2) bei Beachten der zweiten Rückschaulpflicht das Klägerfahrzeug hätte erkennen können und bei einer Abstandnahme vom Abbiegevorgang eine Abwehrreaktion des Klägers nicht erforderlich gewesen wäre.

## 13

d) Dem Kläger kann hingegen kein Mitverschuldensanteil nachgewiesen werden. Soweit die Beklagten der Auffassung sind, dass der Kläger hätte erkennen können und müssen, dass das Beklagtenfahrzeug die Geschwindigkeit verringert und sich dort eine Straße befindet, weswegen der Kläger damit rechnen musste, dass der Beklagte zu 2) abbiegen könnte (vgl. Seite 9 des Protokolls vom 08.09.2021 = Bl. 393 d. A.), kann dem nicht gefolgt werden. Die Beklagten übersehen, dass der gerichtliche Sachverständige gerade keine Aussage zu den gefahrenen Geschwindigkeiten der Parteifahrzeuge treffen konnte, mithin auch die Behauptung des Beklagten zu 2), dass er die Ausgangsgeschwindigkeit von „ca. 40 km/h“ des von ihm geführten Traktors auf „ca. 25 km/h“ reduzierte (vgl. Seite 4 des Protokolls vom 08.09.2021 = Bl. 388 d. A.), nicht verifiziert werden konnte. Der Kläger bestreitet seinerseits eine Geschwindigkeitsreduzierung des Traktors und gab an, dass er „die Geschwindigkeit des Traktors nicht einschätzen“ könne, der Traktor müsse zwar „langsamer als [er] selbst gefahren sein, sonst hätte [er] das Überholmanöver nicht eingeleitet“, die „Geschwindigkeit des Traktors [sei aber] konstant [gewesen], er [sei gerade] nicht langsamer geworden“ (Seite 4 des Protokolls vom 08.09.2021 = Bl. 388 d. A.). Mithin ist bereits der Nachweis nicht geführt, dass der Beklagte zu 2) seine Geschwindigkeit vor dem Abbiegemanöver (zumindest merkbar) reduziert hätte. Auch der bloße Umstand, dass sich linker Hand ein Feldweg und nicht - wie von den Beklagten - vorgetragen, eine Straße befindet, reicht nicht aus, um den Nachweis zu führen, dass der Kläger hätte erkennen müssen, dass der Beklagte zu 2) nach links abbiegen wollte. Da die Abbiegeabsicht des Beklagten zu 2) für den Kläger zumindest nicht nachweisbar rechtzeitig erkennbar war, lag auf Seiten des Klägers auch zum Zeitpunkt des Beginns des Überholmanövers keine unklare Verkehrslage i.S.d. § 5 III Nr. 1 StVO, die ein Überholen des Beklagtenfahrzeugs unzulässig gemacht hätte. Unklar ist die Verkehrslage nur dann, wenn der Vorausfahrende sein Fahrverhalten in verschiedener Weise einrichten könnte und nach allen Umständen mit einem ungefährdeten Überholen nicht gerechnet werden kann (vgl. OLG Saarbrücken, Urt. v. 04.04.2006 - 4 U 47/05; OLG Köln, Urt. v. 21.11.2000 - 15 U 91/00 und OLG Koblenz, Beschluss vom 21.01.1986 - 2 Ss 571/85). Die Unklarheit der Verkehrslage kann sich dabei prinzipiell aus allen - erkennbaren - Umständen, insbesondere der Fahrweise des Vordermanns, ergeben (vgl. hierzu

Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 42. Aufl., § 5 StVO, Rn. 34). Wie bereits ausgeführt, war aber für den Kläger die Abbiegeabsicht des Beklagten zu 2) gerade nicht nachweisbar rechtzeitig erkennbar.

#### 14

e) Im Rahmen der insoweit anzustellenden Abwägung der wechselseitigen Verursachungs- und Verschuldensanteile nach § 17 I, II StVG ist zu Lasten der Beklagten der gravierende Verkehrsverstoß des Beklagten zu 2) durch Verletzung praktisch aller ihm aus § 9 I StVO erwachsenden Pflichten, insbesondere der Verstoß gegen die doppelte Rückschaupflicht, die zwingend durch den Schulterblick zu erfolgen hatte, einzustellen. Zu berücksichtigen ist insoweit, dass das Fahrzeug des Beklagten zu 2) über keinen Rückspiegel verfügte und der Außenspiegel nach eigener Darstellung des Beklagten zu 2) so eingestellt war, dass eine Beobachtung des rückwärtigen Verkehrs eingeschränkt war. Zudem ist es den Beklagten - wie aufgezeigt - auch nicht gelungen, den Nachweis zu führen, dass der Beklagte zu 2) seine Abbiegeabsicht in den Feldweg, der zudem für den nachfolgenden Verkehr schlechter zu erkennen ist als eine ausgebaute Querstraße, rechtzeitig durch Betätigung des linken Fahrtrichtungsanzeigers angezeigt hätte. Diese eklatanten Verstöße gegen die Pflichten des § 9 I StVO rechtfertigen es ausnahmsweise die bei einem Überholmanöver - als einem gefahrträchtigen Fahrvorgang (vgl. Wenker, jurisPR-Verkr 8/2009 Anm. 3 zu LG Saarbrücken, Urteil vom 13. März 2009 - 13 S 174/08 -, juris) - in der Regel in die Abwägung einzustellende Betriebsgefahr des Klägerfahrzeugs hier vollständig hinter dem Verschulden des Beklagten zu 2) zurücktreten zu lassen.

#### 15

2. In der Höhe ist von einem erstattungsfähigen Schaden in Höhe von 10.656,28 € auszugehen. Des Weiteren erscheint ein Schmerzensgeld von 600,00 € bei Einrechnung der unfallbedingten Beeinträchtigungen und der Verletzungsfolgen angemessen. Hinsichtlich der in der Höhe streitigen Positionen gilt Folgendes:

#### 16

a) Die Höhe des zuzubilligenden Schmerzensgeldes hängt entscheidend vom Maß der durch das haftungsbegründende Ereignis verursachten körperlichen und seelischen Beeinträchtigungen des Geschädigten ab, soweit diese bei Schluss der mündlichen Verhandlung bereits eingetreten sind oder zu diesem Zeitpunkt mit ihnen als künftiger Verletzungsfolge ernstlich gerechnet werden muss (BGH VersR 1976, 440; 1980, 975; 1988, 299; OLG Hamm zfs 2005, 122 [123]; Senat in st. Rspr., u. a. Ur. v. 29.10.2010 - 10 U 3249/10 [juris]). Die Schwere dieser Belastungen wird vor allem durch die Stärke, Heftigkeit und Dauer der erlittenen Schmerzen und Funktionsbeeinträchtigungen bestimmt (grdl. BGH - GSZ - BGHZ 18, 149 ff.; ferner BGH NJW 2006, 1068 [1069]; OLG Hamm zfs 2005, 122 [123]; Senat in st. Rspr., u. a. Ur. v. 29.10.2010 - 10 U 3249/10 [juris]). Besonderes Gewicht kommt etwaigen Dauerfolgen der Verletzungen zu (OLG Hamm zfs 2005, 122 [123]; OLG Brandenburg, Ur. v. 8.3.2007 - 12 U 154/06 [juris]; Senat in st. Rspr., u. a. Ur. v. 29.10.2010 - 10 U 3249/10 [juris]).

#### 17

Aus dem durch die Beklagte zu 1) angeforderten Kurzattest der Fachärztin für Allgemeinmedizin M. B. vom 12.06.2014, das als Anlage zur Klageschrift vom 03.09.2014 eingereicht wurde (vgl. dort Seite 5 = Bl. 5 d. A.), geht hervor, dass der Kläger unfallbedingt eine HWS-Distorsion und eine akute Belastungsreaktion erlitten hat und im Zeitraum vom 10.05.2014 bis 22.05.2014 arbeitsunfähig krankgeschrieben war. Wenn die beklagte Haftpflichtversicherung selbst eine ärztliche Unfallbestätigung seitens der behandelnden Ärztin anfordert, kann sie eine unfallbedingte Verletzung nicht mehr nur bloß bestreiten, sondern muss vortragen, weshalb das selbst erholte Attest fehlerhaft sein soll. Es ist deshalb von dieser Diagnose und den Verletzungsfolgen auszugehen, was aus Sicht des Senats ein Schmerzensgeld von 600,00 € rechtfertigt.

#### 18

b) Der Kläger kann ferner eine Nutzungsausfallentschädigung für 30 Tage beanspruchen (§ 287 ZPO).

#### 19

Der BGH hat in ständiger Rechtsprechung einen Anspruch auf Entschädigung für den vorübergehenden Verlust der Nutzungsmöglichkeit eines Kraftfahrzeugs grundsätzlich bejaht (z.B. BGH in MDR 2018, 470; BGH Urteil v. 23.11.2004 - VI ZR 357/03, BGHZ 161, 151, 154 = MDR 2005, 268; v. 10.6.2008 - VI ZR 248/07 Rz. 6, 8, MDR 2008, 969 = NJW-RR 2008, 1198). Anspruchsgrundlage ist insoweit § 251 Abs. 1 BGB.

## 20

Für den Nutzungsausfallschaden gelten die schadensrechtlichen Grundsätze der subjektbezogenen Betrachtung des Schadens sowie des Bereicherungsverbots (BGH, NJW-RR 2008, 1198 mit Bezugnahme auf BGHZ 45, 212 [219f.] = NJW 1966, 1260; BGHZ 162, 161 [165] = NJW 2005, 1108 m.w. Nachw. und NJW 2008, 915 = DAR 2008, 139). Dem Geschädigten gebührt die Entschädigung daher nur dann, wenn er sein Kraftfahrzeug während der Reparaturzeit benutzen wollte und hierzu in der Lage war (vgl. BGH, NJW-RR 2008, 1198).

## 21

In der Regel spricht die Lebenserfahrung dafür, dass der Halter und Fahrer eines privat genutzten PKW diesen während eines unfallbedingten Ausfalls benutzt hätte (OLG Düsseldorf, Urteil vom 22. Januar 2007 - I-1 U 151/06; Urteil vom 1. Oktober 2001, Az.: 1 U 206/00 sowie Urteil vom 29. Oktober 2001, Az.: 1 U 211/00; so auch OLG Celle VersR 1973, 717; OLG Frankfurt DAR 1984, 318; OLG Köln VRS 96, 325).

## 22

Der Kläger hat im Schriftsatz vom 04.11.2014 (Bl. 30/34 d. A.) den Geschehensablauf substantiiert und überzeugend dargestellt. Ein bloßes Bestreiten mit Nichtwissen ist insoweit unbehilflich. Wollen die Beklagten die Erklärung des Klägers, er verfüge über keinen Zweitwagen, nicht hinnehmen, haben sie das Gegenteil zu beweisen, da sie hinsichtlich dieses Einwands darlegungs- und beweispflichtig sind. Bezüglich des Nutzungswillens differenzieren die Beklagten nicht ausreichend. Wer an einer HWS-Distorsion und einer Belastungsreaktion leidet, kann sein Fahrzeug noch nutzen und nutzen wollen, während von ihm jedoch nicht verlangt werden kann, dass er - wie die Beklagten meinen - „sofort“ ein Gutachten beauftragen müsste, „sofort“ erkennen hätte müssen, welches Ergebnis das Gutachten haben werde und deshalb „sofort“ einen Ersatzwagen hätte bestellen müssen. Der Kläger hat sich nach Besserung seiner unfallbedingten Folgen umgehend um das Gutachten, eine Finanzierung der Ersatzbeschaffung und die Ersatzbeschaffung gekümmert. Die Zeitdauer von 30 Tagen lässt eine schuldhafte Verzögerung seitens des Klägers nicht erkennen.

## 23

Entgegen der Auffassung des Klägers ist jedoch von einem Tagessatz von 38,00 € auszugehen, wie sich aus dem vom Kläger vorgelegten Gutachten der DEKRA vom 22.05.2014 (vgl. Anlage zur Klageschrift vom 03.09.2014, Bl. 4 d. A.) ergibt.

## 24

Es ist daher ein Nutzungsausfallschaden von 1.140,00 € (statt 1.290,00 €) berechtigt.

## 25

c) Den Beklagten ist zuzugeben, dass neben der von der Klageseite geforderten Unkostenpauschale in Höhe von 25,00 €, mittels derer aus Vereinfachungsgründen pauschal anfallende Kosten bei der außergerichtlichen Wahrung und Abwicklung des Ersatzanspruchs (wie Telefon, Papier, Porti, Fahrtkosten etc.) abgegolten werden sollen (vgl. Freymann/Rußmann in: Freymann/Wellner, jurisPK-Straßenverkehrsrecht, 1. Aufl., § 249 BGB (Stand: 08.09.2021), Rn. 243) keine weiteren Fahrtkosten wegen der An- und Abmeldung des Fahrzeugs geltend gemacht werden können. Die insoweit von der Klageseite geforderten 30,00 € bleiben daher außen vor.

## 26

d) Hinsichtlich der Standgebühren ist der Senat entsprechend seiner ständigen Rechtsprechung der Auffassung, dass solche grundsätzlich für einen angemessenen Zeitraum bis zur endgültigen Entscheidung über die weitere Schadensabwicklung verlangt werden können. Berücksichtigt man vorliegend, dass das Fahrzeug der Klageseite noch begutachtet werden musste und gegebenenfalls auch auf Wunsch der Beklagtenseite noch nachbegutachtet hätte werden müssen, ist dem Kläger ein Verstoß gegen die ihm aus § 254 II BGB obliegende Schadensminderungspflicht nicht nachzuweisen. Der Kläger hat mithin Anspruch auf Ersatz der Kosten für die in Ansatz gebrachten Standgebühren beim Abschleppdienst für 12 Tage in Höhe von 142,81 €.

## 27

e) Der Schaden errechnet sich daher wie folgt:

Sachverständigenkosten	459,47 €
Totalschaden	8.790,00 €
Unkostenpauschale	25,00 €
An- und Abmeldekosten	76,90 €
Taxikosten	22,10 €
Nutzungsausfallschaden	1.140,00 €
Standgebühren	142,81 €
<b>Gesamtbetrag:</b>	<b>10.656,28 €</b>

f) Der Kläger hat ferner Anspruch auf Ersatz der vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten. Da es sich bei dem vorliegenden Verkehrsunfall um einen „durchschnittlichen“ Verkehrsunfall handelt, für den die Berechnung einer 1,3 Geschäftsgebühr nach Nr. 2300 VV RVG angemessen ist (vgl. BGH, NJW-RR 2007, 420; so auch Senat, Hinweis vom 19.04.2006 im Verfahren 10 U 1613/06; vgl. ferner die Rechtsprechungsübersichten in DAR 2006, 58 f., NJW 2006, 1477 ff. und in MittBl. der Arge VerkR 2006, 53 ff.) (Zum Ganzen, Senat, Urteil vom 27. Mai 2020 - 10 U 6795/19 -, Rn. 49-54, juris) steht dem Kläger insoweit ein Betrag von 958,19 € zu (785,20 € zuzüglich der Postpauschale von 20,00 € und der Umsatzsteuer (19%) in Höhe von 152,99 €).“

**28**

II. Die Kostenentscheidung beruht auf § 92 I, II ZPO.

**29**

III. Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit des Ersturteils und dieses Urteils beruht auf §§ 708 Nr. 10, 711, 713 ZPO i. Verb. m. § 544 II Nr. 1 ZPO.

**30**

IV. 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.