

Titel:

Grenzen des Anscheinsbeweises bei Auffahrunfall

Normenketten:

StVO § 1, § 3 Abs. 1, § 4 Abs. 1

ZPO § 286

Leitsätze:

2. Bei Auffahrunfällen, auch wenn sie sich auf Autobahnen ereignen, kann der erste Anschein dafür sprechen, dass der Auffahrende den Unfall schuldhaft dadurch verursacht hat, dass er entweder den erforderlichen Sicherheitsabstand nicht eingehalten hat, unaufmerksam war oder aber mit einer den Straßen- und Sichtverhältnissen unangepassten Geschwindigkeit gefahren ist (Anschluss BGH BeckRS 2016, 113220). (Rn. 16) (redaktioneller Leitsatz)

3. Mangels Typizität scheidet ein Anscheinsbeweis aus, wenn zwar feststeht, dass vor dem Auffahren ein Spurwechsel des vorausfahrenden Fahrzeugs stattgefunden hat, aber sowohl die Möglichkeit besteht, dass der Führer des vorausfahrenden Fahrzeugs unter Verstoß gegen § 7 V StVO den Fahrstreifenwechsel durchgeführt hat, als auch, dass der Auffahrunfall auf eine verspätete Reaktion des auffahrenden Fahrers zurückzuführen ist (Anschluss BGH BeckRS 2012, 00760). (Rn. 18) (redaktioneller Leitsatz)

Schlagworte:

Autobahn, Auffahrunfall, Motorrad, Anscheinsbeweis, Fahrstreifenwechsel

Vorinstanz:

LG Landshut, Endurteil vom 12.03.2021 – 45 O 730/20

Fundstellen:

r+s 2022, 225

NJW-RR 2022, 893

LSK 2022, 1489

Tenor

1. Auf die Berufung der Beklagten vom 12.04.2021 wird das Endurteil des LG Landshut vom 12.03.2021 (Az. 45 O 730/20) abgeändert und die Klage abgewiesen.

2. Der Kläger trägt die Kosten des Rechtsstreits.

3. Das vorgenannte Urteil des Landgerichts sowie dieses Urteil sind jeweils ohne Sicherheitsleistung vorläufig vollstreckbar. Der Vollstreckungsschuldner kann die Vollstreckung durch Sicherheitsleistung in Höhe von 110% des vollstreckbaren Betrags abwenden, wenn nicht die Vollstreckungsgläubiger vor der Vollstreckung Sicherheit in Höhe von 110% des zu vollstreckenden Betrags leistet.

4. Die Revision wird nicht zugelassen.

Entscheidungsgründe

A.

1

Der Kläger macht als Motorradfahrer gegenüber den Beklagten Schadensersatzansprüche und Schmerzensgeld aus einem Verkehrsunfallgeschehen geltend, welches sich am 07.09.2021 gegen 13:36 Uhr auf der BAB A9 im Bereich A. in Fahrtrichtung N. auf der linken von drei Fahrspuren ereignet hat. Weiter begehrt er die Feststellung der Ersatzpflicht der Beklagten für sämtliche materielle und immaterielle Zukunftsschäden mit einer Quote von 75% aus dem bezeichneten Unfallgeschehen, soweit die Ansprüche nicht auf Sozialversicherungsträger oder sonstige Dritte übergegangen sind oder übergehen.

2

Hinsichtlich des Parteivortrags und der tatsächlichen Feststellungen erster Instanz wird auf das angefochtene Urteil vom 12.03.2021 (Bl. 118/128 d. LG-A.) Bezug genommen (§ 540 I 1 Nr. 1 ZPO).

3

Das Landgericht hat nach Beiziehung der Ermittlungsakte der Staatsanwaltschaft Landshut, Az.: 409 Js 35136/18 (Bl. 13 d. LG-A.), die zum Gegenstand des Verfahrens gemacht wurde, der informatorischen Anhörung des Klägers und des Beklagten zu 1) (Bl. 63/64 d. LG-A.), der Vernehmung der Zeugen M. (Bl. 66/67 d. LG-A.), R. (Bl. 67/68 d. LG-A.), Dr. L. (Bl. 68/71 d. LG-A.) und B. (Bl. 71/73 d. LG-A.) sowie der Erholung eines schriftlichen unfallanalytischen Sachverständigengutachtens durch den Sachverständigen Dipl.-Ing. Mü. (Bl. 78/100 d. LG-A.) der Klage - bei Annahme einer Haftung der Beklagten von 50% dem Grunde nach - nur zum Teil stattgegeben und die Beklagten gesamtverbindlich verurteilt, an den Kläger 6.550,91 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit 05.02.2019 zu zahlen;

die Beklagten gesamtverbindlich verurteilt, an den Kläger ein Schmerzensgeld von 20.000,00 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit 06.04.2020 zu zahlen;

festgestellt, dass die Beklagten gesamtverbindlich verpflichtet sind, dem Kläger 50% seiner materiellen Zukunftsschäden und seine immateriellen Zukunftsschäden unter Berücksichtigung einer Mitverantwortung des Klägers von 50% zu ersetzen, die aus dem Ereignis vom 07.09.2018 in ... A., A 9 in Richtung B., Abschnitt 1060- KM 2.570, Landkreis F. resultieren, soweit die Ansprüche nicht kraft Gesetzes auf Sozialversicherungsträger oder sonstige Dritte übergegangen sind oder übergehen werden;

die Beklagten gesamtverbindlich verurteilt, an den Kläger Fahrtkosten in Höhe von 825,75 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit 06.04.2020 zu zahlen und die Beklagten gesamtschuldnerisch verurteilt, an den Kläger außergerichtliche Rechtsverfolgungskosten in Höhe von 1.358,86 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit 06.04.2020 zu zahlen.

4

Im Übrigen hat das Landgericht die Klage abgewiesen.

5

Hinsichtlich der Erwägungen des Landgerichts wird auf die Entscheidungsgründe des angefochtenen Urteils Bezug genommen.

6

Gegen dieses den Beklagten am 15.03.2021 zugestellte Urteil haben die Beklagten mit einem beim Oberlandesgericht München am 12.04.2021 eingegangenen Schriftsatz Berufung eingelegt (Bl. 1/16 d. OLG-A.) und diese im selben Schriftsatz rechtzeitig begründet. Die Beklagten wenden sich insbesondere gegen die erstinstanzliche Beweismwürdigung, wobei insoweit auf den Berufungsbegründungsschriftsatz Bezug genommen wird.

7

Die Beklagten beantragen,

Das Endurteil des Landgerichts Landshut vom 12.03.2021, Az.: 45 O 730/20, wird aufgehoben. Die Klage wird abgewiesen.

8

Der Kläger beantragt unter Verteidigung des Ersturteils (Bl. 23/28 d. OLG-A.),

die Berufung zurückzuweisen.

9

Der Senat hat Beweis erhoben durch uneidliche Vernehmung der Zeugen B., R. und Dr. L. und hat den Sachverständigen Dipl.-Ing. Mü. ergänzend mündlich angehört.

10

Hinsichtlich des Ergebnisses der Beweisaufnahme wird auf die Sitzungsniederschrift vom 22.12.2021 (Bl. 53/62 d. OLG-A.) verwiesen. Weiter hat der Senat den Beklagten zu 1) informatorisch angehört. Auf Einvernahme der Zeugin M. haben die Parteien verzichtet (Bl. 35a und 37 d. OLG-A.). An deren Stelle wurde mit Zustimmung der Parteien der Zeuge R. geladen (vgl. Bl. 35a, 37 und 46/48 d. OLG-A.) und

vernommen. Der Kläger wurde von der Verpflichtung zum persönlichen Erscheinen entbunden (vgl. Bl. 52 d. OLG-A.).

11

Ergänzend wird auf die vorgenannte Berufungsbegründungsschrift, die Berufungserwiderung vom 08.06.2021 (Bl. 23/28 d. OLG-A.), auf die weiteren Schriftsätze der Parteien sowie die Sitzungsniederschrift vom 11.08.2020 (Bl. 62/74 d. LG-A.) Bezug genommen.

B.

12

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

13

I. Das Landgericht ist nach dem Ergebnis der vom Senat wiederholten Beweisaufnahme im Ergebnis zu Unrecht von einer hälftigen Schadensteilung zwischen den Parteien ausgegangen. Zwar wurde die vom Kläger geführte Harley-Davidson bei einem Zusammenstoß mit dem von dem Beklagten zu 1) im Unfallzeitpunkt geführten und bei der Beklagten zu 2) haftpflichtversicherten Kraftfahrzeug beschädigt und der Kläger infolge dieses Unfallgeschehens auch verletzt. Dennoch ergibt sich entgegen der Auffassung des Erstgerichts weder ein Schadensersatz- noch ein Schmerzensgeldanspruch des Klägers gegenüber den Beklagten nach §§ 7 I, 11 StVG, 823, 249 ff. BGB i. Verb. m. § 115 I 1 Nr. 1 VVG. Gleichfalls war dementsprechend dem Feststellungsbegehren nicht (teilweise) stattzugeben.

14

Somit war im Ergebnis auf die Berufung der Beklagten das Ersturteil abzuändern und die Klage vollumfänglich abzuweisen.

15

1. Der Senat hat zur Aufklärung des Unfallgeschehens eine erneute Beweisaufnahme durchgeführt. Nach dieser in zweiter Instanz durchgeführten erneuten Beweisaufnahme steht zur Überzeugung des Senats fest, dass der Kläger auf das linke Fahrzeugheck des Beklagtenfahrzeugs aufgefahren ist. Der Kläger konnte den ihm obliegenden Beweis, dass das Beklagtenfahrzeug im Zusammenhang mit dem Auffahrgeschehen von der mittleren auf die linke Fahrspur, auf der sich das Unfallgeschehen ereignete, wechselte, nicht führen. Dabei gilt folgende Rechts- und Beweislage:

16

In der höchstrichterlichen Rechtsprechung ist anerkannt, dass bei Auffahrunfällen, auch wenn sie sich auf Autobahnen ereignen, der erste Anschein dafür sprechen kann, dass der Auffahrende den Unfall schuldhaft dadurch verursacht hat, dass er entweder den erforderlichen Sicherheitsabstand nicht eingehalten hat (§ 4 Abs. 1 StVO), unachtsam war (§ 1 StVO) oder aber mit einer den Straßen- und Sichtverhältnissen unangepassten Geschwindigkeit gefahren ist (§ 3 Abs. 1 StVO; BGH, VersR 2017, 374, m.w.N.; Senat, Urteil vom 25. Oktober 2013 - 10 U 964/13 -, Rn. 6, juris).

17

Die Anwendung des Anscheinsbeweises setzt jedoch auch bei Verkehrsunfällen Geschehensabläufe voraus, bei denen sich nach der allgemeinen Lebenserfahrung der Schluss aufdrängt, dass ein Verkehrsteilnehmer seine Pflicht zur Beachtung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt verletzt hat; es muss sich um Tatbestände handeln, für die nach der Lebenserfahrung eine schuldhafte Verursachung typisch ist“ (BGH VersR 2012, 248, 249 mit Verweis auf BGH, VersR 1959, 518 [519] = BeckRS 2009, 05520; NJW-RR 1986, 383 = VersR 1986, 343 [344]; NJW 1996, 1828 = VersR 1996, 772; NJW 2008, 809 = VersR 2007, 557 Rn. 5; NJW 2011, 685 = VersR 2011, 234 Rn. 7). Bei Auffahrunfällen kann der erste Anschein für ein Verschulden des Auffahrenden sprechen (vgl. BGH, VersR 2012, 248, 249; BGH, NJW 2011, 685 = VersR 2011, 234 Rn. 7 m. w. Nachw.). Es ist aber grundsätzlich Zurückhaltung bei der Anwendung des Anscheinsbeweises geboten, „weil er es erlaubt, bei typischen Geschehensabläufen auf Grund allgemeiner Erfahrungssätze auf einen ursächlichen Zusammenhang oder ein schuldhaftes Verhalten zu schließen, ohne dass im konkreten Fall die Ursache bzw. das Verschulden festgestellt ist“ (BGH VersR 2012, 248, 249 m.w.N.). Das „Kerngeschehen“ - hier: Auffahrunfall - reicht daher für die Annahme eines Anscheinsbeweises nicht aus, wenn weitere Umstände des Unfallereignisses bekannt sind, die als Besonderheiten gegen die bei derartigen Fallgestaltungen gegebene Typizität sprechen (vgl. BGH VersR

2012, 248, 249). „Denn es muss das gesamte feststehende Unfallgeschehen nach der Lebenserfahrung typisch dafür sein, dass derjenige Verkehrsteilnehmer, zu dessen Lasten im Rahmen des Unfallereignisses der Anscheinsbeweis Anwendung finden soll, schuldhaft gehandelt hat. Ob der Sachverhalt in diesem Sinne im Einzelfall wirklich typisch ist, kann nur auf Grund einer umfassenden Betrachtung aller tatsächlichen Elemente des Gesamtgeschehens beurteilt werden, die sich aus dem unstreitigen Parteivortrag und den getroffenen Feststellungen ergeben“ (BGH VersR 2012, 248, 249 mit Verweis auf BGH, NJW 1996, 1828 = VersR 1996, 772; NJW 2008, 809 = VersR 2007, 557 Rn. 5).

18

Demnach wird einem Auffahrunfall die Typizität regelmäßig zu versagen sein, wenn zwar feststeht, dass vor dem Auffahren ein Spurwechsel des vorausfahrenden Fahrzeugs stattgefunden hat, der Sachverhalt aber im Übrigen nicht aufklärbar ist und sowohl die Möglichkeit besteht, dass der Führer des vorausfahrenden Fahrzeugs unter Verstoß gegen § 7 V StVO den Fahrstreifenwechsel durchgeführt hat, als auch die Möglichkeit, dass der Auffahrunfall auf eine verspätete Reaktion des auffahrenden Fahrers zurückzuführen ist (BGH, VersR 2012, 248, 249; vgl. Senat, Urteil vom 12. Januar 2018 - 10 U 3100/17). Steht der Auffahrunfall dagegen in einem unmittelbaren örtlichen und zeitlichen Zusammenhang mit dem Spurwechsel, greift § 7 V StVO. Lässt sich andererseits nicht aufklären, ob der Spurwechsel unmittelbar vor dem Auffahren vollzogen wurde und damit unfallursächlich ist, kommt regelmäßig eine hälftige Schadensteilung in Betracht (vgl. BGH, VersR 2012, 248, 249).

19

Den Beklagten war es vorliegend möglich den Beweis zu führen, dass der Beklagte zu 1) so lange im gleichgerichteten Verkehr spurgleich vorausgefahren ist, dass der Hintermann den nötigen Sicherheitsabstand einhalten konnte. Dem Kläger dagegen ist nicht gelungen, den gegen ihn sprechenden Anscheinsbeweis durch Darlegung ernsthafter Möglichkeiten eines anderen als des erfahrungsgemäßen Geschehensablaufs (BGH NJW 1953, 584; NJW 1963, 953; DAR 1985, 316; OLG Nürnberg, Beschluss vom 16.07.2014 - 1 U 2572/13 [juris]), deren Tatsachen unstreitig oder (voll) bewiesen sein müssen, zu erschüttern. Zweifel gehen zu Lasten des Klägers.

20

2. Nach § 286 I 1 ZPO hat das Gericht unter Berücksichtigung des gesamten Inhalts der Verhandlung und des Ergebnisses einer Beweisaufnahme nach freier Überzeugung zu entscheiden, ob eine tatsächliche Behauptung für wahr oder nicht wahr zu erachten ist. Diese Überzeugung des Richters erfordert keine - ohnehin nicht erreichbare- absolute oder unumstößliche, gleichsam mathematische Gewissheit (vgl. RGZ 15, 338 [339]; BGH NJW 1998, 2969 [2971]; BAGE 85, 140; Senat NZV 2006, 261, st. Rspr., vgl. etwa NJW 2011, 396 [397] und NJW-RR 2014, 601; KG NJW-RR 2010, 1113) und auch keine „an Sicherheit grenzende Wahrscheinlichkeit“, sondern nur einen intersubjektiv vermittelten (vgl. § 286 I 2 ZPO), für das praktische Leben brauchbaren Grad von (persönlicher) Gewissheit, der Zweifeln Schweigen gebietet (grdl. BGHZ 53, 245 [256] - Anastasia, st. Rspr., vgl. etwa NJW 2014, 71 [72] und VersR 2014, 632 f.; BAGE 85, 140; OLG Frankfurt a. M. zfs 2008, 264 [265]; Senat VersR 2004, 124; NZV 2006, 261; NJW 2011, 396 [397]; SP 2012, 111), was auch für innere Vorgänge gilt (BGH NJW-RR 2004, 247).

21

Unter Berücksichtigung dieses Maßstabes ist der Senat nach der durchgeführten Beweisaufnahme davon überzeugt, dass die Unfallversion der Beklagten, wonach es infolge eines verkehrsbedingten Bremsmanövers des Beklagten zu 1) zu einem schuldhaft verursachten Auffahrgeschehen durch den Kläger gekommen ist, richtig ist, wohingegen eine Überzeugungsbildung dahingehend, dass dem Auffahrgeschehen in unmittelbarem räumlichen und zeitlichen Zusammenhang ein Spurwechsel des Beklagtenfahrzeugs vorangegangen ist, gerade nicht erfolgen konnte. Es ist auch nicht bewiesen, dass dem Auffahrunfall ein Spurwechsel vorausging.

22

a) Der Beklagte zu 1) führte im Rahmen seiner informatorischen Anhörung vor dem Senat am 22.12.2021 aus, dass er mit seinem Fahrzeug von der BAB A 9 kommend auf die BAB A 9 gefahren sei und dort bei zähflüssigem Verkehr mit einer Geschwindigkeit um die 100 km/h, wobei sich die Geschwindigkeiten immer mal wieder von etwas langsamer zu etwas schneller änderten, aber nie die erlaubten 120 km/h erreicht wurden und er innerhalb einer Strecke von 1 km (und damit weit von der Unfallörtlichkeit entfernt, Anm. des Senats) auf der A 9 zunächst auf die mittlere und dann die linke Fahrspur gefahren sei. Infolge einer

stärkeren Bremsung des vor ihm auf der linken Spur fahrenden Fahrzeugs, zu dem er einen Abstand von 20 bis 30 Metern gehabt habe, habe er ebenfalls abbremsen müssen. Während der Bremsung, bei der es zu einer Geschwindigkeitsreduktion von 100 km/h auf zirka 50 km/h, wobei es sich lediglich um eine Schätzung handele, gekommen sei, sei es bereits zur ersten Kollision und unmittelbar danach zur zweiten Kollision gekommen. Wortwörtlich erklärte der Beklagte zu 1): „Das ging sehr schnell mit den Kollisionen. Es hat halt gescheppert und nochmal gescheppert. [...] mir ist es so vorgekommen: gefahren, runtergebremst, gescheppert“ (vgl. Seite 3 des Protokolls der mündlichen Verhandlung vom 22.12.2021 = Bl. 55 d. OLG-A.).

23

Die Angaben des Beklagten zu 1) decken sich weitgehend mit seinen Angaben im Rahmen der mündlichen Vernehmung vor dem Landgericht am 11.08.2020 und seiner Zeugenaussage im Ermittlungsverfahren der Staatsanwaltschaft Landshut, Az.: Az.: 409 Js 35136/18 am 03.09.2018. Soweit der Beklagte zu 1) auf die Frage, mit welcher Geschwindigkeit er gefahren sei, im Ermittlungsverfahren angab, dass er „denke“ er sei „etwas schneller als Schrittgeschwindigkeit“ gefahren (vgl. Bl. 21 d. beigezogenen Ermittlungsakte), während er vor dem Landgericht angab, dass er „meine, dass [er] etwa 50 km/h schnell gefahren sei, als [sein] Vordermann stark gebremst hat“ (vgl. Seite 3 des Protokolls vom 11.08.2020 = Bl. 64 d. LG-A.), erklärte er im Rahmen seiner Anhörung auf Vorhalt durch den Senat, dass „die Geschwindigkeitsreduktion, die [er] damals geschildert habe, während der Bremsung“ gewesen sei, er also „von etwa 100 km/h auf zirka 50 km/h, das ist auf der Autobahn nur schlecht einzuschätzen“ gebremst habe. „Mit Schrittgeschwindigkeit meine [er] eine solche von etwa 5 km/h. So [sei] es [ihm] auf der Autobahn vorgekommen“. Er habe sich darauf konzentriert, „dem Vordermann nicht aufzufahren und habe nicht auf den Tacho geschaut“ (vgl. Seite 3 des Protokolls der mündlichen Verhandlung vom 22.12.2021 = Bl. 55 d. OLG-A.).

24

b) Die Zeugin J. B., die Beifahrerin im Fahrzeug des Klägers war, erklärte in ihrer Vernehmung durch den Senat, dass der Beklagte zu 1) nach dem Auffahren auf die BAB A9 relativ zeitnah auf die linke Spur gefahren und dort bereits eine „längere Strecke“ zurückgelegt hatte, wobei der Verkehr dann immer zähflüssiger wurde, so dass der Beklagte zu 1) schon vor der stärkeren Bremsung infolge des Abbremsens des Vordermanns ein paar Mal runter bremsen musste. Zuletzt habe der Beklagte zu 1) dann stärker gebremst und dann seien die Unfälle gewesen. Sie habe eigentlich erst danach registriert, dass ihnen zwei Motorradfahrer aufgefahren seien, wobei ihr der erste Motorradfahrer aufgefallen sei, als er an ihr auf der Beifahrerseite vorbeigefahren sei und den Spiegel abgerissen habe. Ein paar Sekunden danach sei dann der andere Auffahrunfall gewesen. Zu der Geschwindigkeit des Beklagtenfahrzeugs konnte die Zeugin keine Angaben machen (vgl. Seite 4 des Protokolls vom 22.12.2021 = Bl. 56 d. OLG-A.).

25

Insgesamt bestätigten die Angaben der Zeugin J. B. die Unfalldarstellung des Beklagten zu 1). Der Senat verkennt hierbei in keiner Weise, dass es sich bei der Zeugin B. um die Lebensgefährtin des Beklagten zu 1) handelt. Dies bedeutet jedoch nicht, dass der Zeugin von vornherein weniger Glauben zu schenken wäre als anderen Zeugen, denn „es gibt keine auf einen entsprechenden Erfahrungssatz gestützte Beweisregel, dass der Aussage eines wirtschaftlich Interessierten, eines Freundes oder Verwandten überhaupt nicht oder nur bei Bestätigung durch objektive Beweismittel geglaubt werden darf. Vielmehr verstößt es gegen den Grundsatz der freien Beweiswürdigung, den Aussagen von Verwandten nur für den Fall Beweiswert zuzuerkennen, dass sonstige objektive Gesichtspunkte für die Richtigkeit der Aussagen sprechen (KG, Beschluss vom 30.09.2008 - 12 U 196/08, BeckRS 2009, 10075, beck-online)“ (OLG Hamm, Beschluss vom 23. Juli 2020 - 21 U 19/20 -, Rn. 11, juris). Unter Berücksichtigung dieses Maßstabes gab es aus Sicht des Senats im konkreten Fall keine Anhaltspunkte dafür, der Aussage der Zeugin B. keinen Glauben zu schenken. Vielmehr offenbarte die Zeugin in nachvollziehbarer Weise, dass sie die beiden Motorradfahrer [Anmerkung des Senats: den Zeugen Dr. L. und den Kläger] erst im Moment der Kollision wahrgenommen hatte, so dass sie keine Aussage zu deren Fahrverhalten vor den Kollisionen machen konnte. Auch räumte sie offen ein, die Fahrgeschwindigkeit nicht benennen zu können. Belastungstendenzen waren daher im Aussageverhalten der Zeugin nicht festzustellen. Soweit die Zeugin ausführte, dass der Beklagte zu 1) schon eine längere Zeitspanne vor dem Auffahrgeschehen auf der linken Spur gefahren war, also einen Spurwechsel im zeitlichen und örtlichen Zusammenhang mit dem Unfall verneinte, ist die Aussage auch insofern glaubhaft. Die Zeugin berichtete bereits im Rahmen ihrer ersten Vernehmung vor dem Landgericht, dass sich der Beklagte zu 1) vor dem Unfall bereits längere Zeit auf der linken Fahrspur befunden hatte,

wobei sie auch hier Unsicherheiten von sich aus offenlegte. Wörtlich gab sie insoweit an: „Ich kann nur sehr ungenau angeben, wie lange wir uns auf der linken Spur befunden haben. Vielleicht war es eine Viertelstunde bis 20 Minuten. Es war jedenfalls länger als eine halbe Minute. Ich meine das es sicherlich zehn Minuten lang war. Der PKW befand sich in dieser Zeit durchgehend auf der linken Spur. (vgl. Seite 11 des Protokolls vom 11.08.2020 = Bl. 72 d. LG-A.). Infolge des insoweit stringenten Aussageverhaltens der Zeugin, durch welches auch die Angaben des Beklagten zu 1) Bestätigung finden, wobei die Aussage auch in keinerlei Hinsicht den Anschein erweckte, mit den Angaben des Beklagten zu 1) abgesprochen gewesen zu sein, hat der Senat keinen Zweifel daran, dass den Angaben der Zeugin B. Glauben geschenkt werden kann.

26

c) Hingegen ist der von der Klageseite geschilderte Unfallhergang, der sich maßgeblich auf die Angaben des Zeugen Dr. D. L. stützt, nicht glaubhaft:

27

aa) Zunächst ist festzustellen, dass nicht einmal der Kläger selbst einen Spurwechsel behauptet. Vielmehr führte der Kläger im Rahmen seiner informatorischen Anhörung vor dem Landgericht aus, dass er „plötzlich ein Fahrzeug vor [sich] wahrgenommen“ habe. Das war ein Auto. [...], wo das Fahrzeug her gekommen ist“ wisse er nicht. „Einen Spurwechsel habe [er] nicht beobachtet“ (vgl. Seite 2 des Protokolls vom 11.08.2020 = Bl. 63 d. LG-A.).

28

bb) Die Angaben des Zeugen Dr. L., der als Einziger einen Spurwechsel schildert, sind dagegen nicht glaubhaft, da sie sich als in wesentlichen Teilen widersprüchlich erweisen:

29

So gab der Zeuge im Rahmen seiner Betroffenenanhörung am 07.09.2018 gegen 15:26 Uhr, also etwa zwei Stunden nach dem Unfallgeschehen, nachdem er an den Unfallort zurückgekehrt war, an, dass das Beklagtenfahrzeug „plötzlich [...] vor uns vom mittleren Fahrstreifen auf den linken Fahrstreifen“ gewechselt sei. „Ich würde sagen, dass der BMW, der im Übrigen hier noch an der Unfallstelle steht, den Fahrstreifen wechselte, obwohl der Sicherheitsabstand zu meinem Krad nicht ausreichend war. Der Abstand von meinem Krad zum BMW betrug unmittelbar nach dem Fahrstreifenwechsel ca. 5, max. 10 Meter. [...] Im selben Moment bremste der BMW sehr stark. Es war aber noch keine Vollbremsung. Ich habe dann stark gebremst und habe dann gemerkt, dass ich es nicht mehr schaffe. Ich bin dann auf den mittleren Fahrstreifen ausgewichen. [...] Ob ich den BMW mit meinem Krad linksseitig berührt habe, weiß ich leider nicht“ [Anmerkung: Hervorhebung durch den Senat]. Weiter führte er aus, dass er von dem Unfall des Klägers, der „mind. 20 Meter“ hinter ihm gefahren sei, „nichts mitbekommen“ habe. „Ich bin dann gleich an der nahe gelegenen AS A. abgefahren und wieder zurück zum AK Neufahrn gefahren“ [Anmerkung: Hervorhebung durch den Senat] (vgl. Bl. 18/19 der Ermittlungsakte).

30

Im Rahmen seiner Zeugenvernehmung vor dem Landgericht am 11.08.2020 führte der Zeuge zwar ebenfalls aus, dass das Beklagtenfahrzeug „plötzlich [...] von rechts [...] auf die linke Spur“ gewechselt sei, wodurch es zu einer Verkürzung des Sicherheitsabstandes gekommen sei, er den „Spurwechsel [...] betreffend seine Dauer“ aber „als normal beschreiben“ würde, sowie „der Spurwechsel aus [seiner] Sicht abgeschlossen war. Es dauerte dann drei bis vier Sekunden, bis das Auto die Bremsung einleitete. Auf das Bremsen des Autos hin habe ich zunächst kurz gebremst. Ich habe gemerkt, dass das nichts bringt und ich bin dann nach rechts ausgewichen“ [Anmerkung: Hervorhebung durch den Senat] (vgl. Seite 10 des Protokolls vom 11.08.2020 = Bl. 71 d. LG-A.). Zudem schilderte er ergänzend zu seinen Angaben im Ermittlungsverfahren, dass er, nachdem er an dem Beklagtenfahrzeug vorbei war, bemerkt habe, dass das Fahrzeug schnell aus dem Sichtfeld gerät, woraus er geschlossen habe, dass das Fahrzeug wohl stehengeblieben ist. Abweichend von seinen Angaben im Ermittlungsverfahren führt er danach aus, dass er „an der Autobahnausfahrt gewartet und als Herr Br. nicht gekommen“ sei, „zurück gefahren“ sei [Anmerkung: Hervorhebung durch den Senat] (vgl. Seite 9 des Protokolls vom 11.08.2020 = Bl. 70 d. LG-A.). Anders als bei der Betroffenenanhörung gab der Zeuge auch noch an, dass er bei der Rückkehr zur Unfallstelle dort einen weiteren (dritten) Motorradfahrer angetroffen habe, der den Unfallhergang bzw. zumindest das Bremsen gesehen habe. Über den Spurwechsel habe man aber nicht gesprochen. Sie hätten sich nur kurz unterhalten, weil dann die Polizei mit ihm sprechen wollte. Gegenüber der Polizei habe

er den Motorradfahrer auch nicht erwähnt, weil ihm das „in der damaligen Situation nicht wichtig erschienen“ sei (vgl. Seite 9 des Protokolls vom 11.08.2020 = Bl. 70 d. LG-A.).

31

Im Termin vor dem Senat am 22.12.2021 gab der Zeuge wiederum hiervon abweichend an, dass er den Kläger, der linksorientiert „im Abstand von 40 oder 50 Metern hinter“ ihm fuhr, „im Rückspiegel sehen“ konnte [Anmerkung: Hervorhebung durch den Senat] (vgl. Seite 6 des Protokolls vom 22.12.2021 = Bl. 58 d. OLG-A.). Weiter führte er aus: „Plötzlich zog ein schwarzer PKW auf die linke Spur und im Moment als er vor mir war, leuchteten auch schon die Bremslichter auf. [...] ich sah, dass ich es zum Bremsen nicht schaffe und bin dann notfallmäßig auf die Mittelspur, ob ich ihn da touchiert habe, weiß ich nicht mehr, der Abstand war haarscharf. Dass ich ihm den Spiegel abgerissen habe, habe ich nicht mitbekommen. [...] Ich fuhr dann zunächst weiter und wurde langsamer und bin an der nächsten Ausfahrt stehen geblieben. Ein PKW-Fahrer fragte, ob ich auf jemand warte, was ich bejahte und der PKW-Fahrer informierte mich, dass ein schwerer Unfall passiert ist. Ich fuhr zurück [...]. Da stand auch ein Harley-Fahrer da, der meinte er hätte einiges mitbekommen, aber bevor ich mich austauschen konnte kam die Polizei und nahm mich mit und ich habe in dem Moment nicht erwähnt, dass der andere Harley-Fahrer als Zeuge in Betracht kommt. Ich denke ich habe das aber im Gespräch mit der Polizei erwähnt.“ (vgl. Seite 7 des Protokolls vom 22.12.2021 = Bl. 58 d. OLG-A.).

32

Der Zeuge Dr. L. schildert nicht nur das eigentlich Kerngeschehen, sondern auch das Randgeschehen in seinen drei Vernehmungen unterschiedlich: Will er entsprechend seiner Aussage im Ermittlungsverfahren infolge des behaupteten plötzlichen Spurwechselforgangs und des unmittelbaren Abbremsmanövers des Beklagtenfahrzeugs noch „stark gebremst“ und erst dann gemerkt haben, dass er es nicht mehr schafft und auf den rechten Fahrstreifen ausgewichen sei, so trägt er bei der Vernehmung durch den Senat vor, dass der „rasche“ Spurwechsel (vgl. Seite 7 des Protokolls vom 22.12.2021 = Bl. 58 d. OLG-A.) und das Abbremsen so schnell von statten gingen, dass er sofort sah, dass er es „zum Bremsen nicht schaffe“ und umgehend „notfallmäßig auf die Mittelspur“ ausweichen musste (vgl. Seite 7 des Protokolls vom 22.12.2021 = Bl. 58 d. OLG-A.), also ein vorheriges Abbremsen durch ihn gar nicht mehr stattfand. Im Rahmen seiner Vernehmung vor dem Landgericht schildert er hierzu konträr sogar einen „normalen“ Spurwechselforgang des Beklagtenfahrzeugs, das sich vor dem Bremsmanöver sogar „3 bis 4 Sekunden“ auf der linken Fahrspur befunden haben soll (vgl. Seite 10 des Protokolls vom 11.08.2020 = Bl. 71 d. LG-A.). Die Diskrepanzen im Kerngeschehen zwischen diesen drei Aussagen vermochte der Zeuge Dr. L. nicht in nachvollziehbarer Art und Weise zu erklären. Er gab im Termin vor dem Senat auf Vorhalt seiner Aussage vor dem Landgericht lediglich an, dass es „aus [seiner] Sicht“ so gewesen sei, wie er „es heute geschildert“ habe: „[...] das ging viel schneller, das war Spurwechsel und bremsen und nicht mehrere Sekunden. [...] Die Diskrepanz meiner heutigen Angaben zum Protokoll vor dem Landgericht ist mir klar, das ist etwas völlig anderes. Ich habe nach der Vernehmung nochmal überlegt und bei der Polizei habe ich es auch so angegeben wie heute [...]“ (vgl. Seite 7 des Protokolls vom 22.12.2021 = Bl. 58 d. OLG-A.). Angesichts der Tatsache, dass die Aussage des Zeugen im Ermittlungsverfahren auch nicht deckungsgleich mit den Angaben vor dem Senat ist, vermag diese Begründung nicht zu überzeugen.

33

Überdies sind auch die Angaben des Zeugen zum Randgeschehen in sich widersprüchlich: So will der Zeuge entsprechend den Ausführungen im Ermittlungsverfahren umgehend an der nahe gelegenen AS A. abgefahren und wieder zurückgefahren sein (vgl. Bl. 18/19 der Ermittlungsakte), während er bei seiner Vernehmung vor dem Landgericht „an der Autobahnausfahrt gewartet“ und erst als der Kläger „nicht gekommen“ sei, „zurück gefahren“ sein will (vgl. Seite 9 des Protokolls vom 11.08.2020 = Bl. 70 d. LG-A.). Im Termin vor dem Senat schilderte der Zeuge hiervon wiederum abweichend, dass er nach dem Ausweichmanöver zunächst weitergefahren, dann langsamer geworden und an der nächsten Ausfahrt stehen geblieben sei. Ein PKW-Fahrer habe ihn dann dort gefragt, ob er auf jemand warte und ihn informiert, dass ein schwerer Unfall passiert sei, woraufhin er zurückgefahren sei (vgl. Seite 7 des Protokolls vom 22.12.2021 = Bl. 58 d. OLG-A.). Es handelt sich hierbei um drei voneinander abweichende Darstellungen der Situation im unmittelbaren Anschluss an das Unfallgeschehen.

34

Widersprüchlich ist auch, wenn der Zeuge einerseits vor dem Landgericht angibt, dass er sich mit einem vor Ort befindlichen Harley-Fahrer zumindest kurz über den Unfall unterhalten haben will (vgl. Seite 9 des

Protokolls vom 11.08.2020 = Bl. 70 d. LG-A.), vor dem Senat dann aber ausführt, dass er sich mit dem Harley-Fahrer nicht austauschen konnte, da die Polizei gekommen sei und ihn mitgenommen habe (vgl. Seite 7 des Protokolls vom 22.12.2021 = Bl. 58 d. OLG-A.). Im Ermittlungsverfahren erwähnt der Zeuge einen (weiteren) Harley-Fahrer überhaupt nicht.

35

Die Aussage des Zeugen kann daher schon allein infolge seines widersprüchlichen Aussageverhaltens und insbesondere der vom Zeugen erkannten Diskrepanz der Aussagen vor dem Senat und dem Landgericht zur zeitlichen Abfolge zwischen (abgeschlossenem) Spurwechsel und Bremsung, wofür er eine nachvollziehbare Erklärung nicht angeben konnte, nicht Grundlage einer Überzeugungsbildung eines entgegen den Bekundungen des Beklagten zu 1) und seiner Beifahrerin dem Auffahrunfall vorausgehenden Spurwechsel des Beklagten zu 1) sein.

36

Auch überzeugen die Angaben des Zeugen Dr. L. in weiteren Bereichen inhaltlich nicht:

37

Nicht nachvollziehbar ist, wenn der Zeuge Dr. L. angibt, dass er den Harley-Fahrer, der nach seiner Schilderung Angaben zum Unfallhergang hätte machen können, gegenüber der Polizei unerwähnt gelassen haben will, weil ihm das „in der damaligen Situation nicht wichtig erschienen“ sei (vgl. Seite 9 des Protokolls vom 11.08.2020 = Bl. 70 d. LG-A.). Soweit der Zeuge diese Angaben in der Vernehmung vor dem Senat relativiert und ausführt, dass er den Harley-Fahrer aber wohl („ich denke“) im Rahmen des Gesprächs mit der Polizei benannt haben will (vgl. Seite 7 des Protokolls vom 22.12.2021 = Bl. 59 d. OLG-A.), ist das schon insoweit nicht glaubhaft, als der ebenfalls als Zeuge vom Senat vernommene Polizeibeamte R. angab, dass er es „sicher vermerkt“ hätte, wenn der Zeuge Dr. L. „angegeben hätte, dass ein weiterer Motorradfahrer den Unfall beobachtet hätte“ (vgl. Seite 6 des Protokolls vom 22.12.2021 = Bl. 58 d. OLG-A.). Der Senat folgt den Angaben des Zeugen R.

38

Auch ist es aus Sicht des Senats nicht glaubhaft, dass der Zeuge beim Passieren des Beklagtenfahrzeugs nicht bemerkt haben will, dass er den rechten Außenspiegel des Beklagtenfahrzeugs abgerissen hat. Nach den Ausführungen des gerichtlichen Sachverständigen Dipl. -Ing. Mü., an dessen Sachkunde und Zuverlässigkeit der Senat infolge einer Vielzahl weiterer Verfahren keine Zweifel hat, war das Abreißen des rechten Außenspiegels „akustisch sicher wahrnehmbar als lauter Schlag“ (vgl. Seite 9 des Protokolls vom 22.12.2021 = Bl. 61 d. OLG-A.). Zwar führte der Sachverständige im konkreten Fall keine speziellen Untersuchungen zu der Thematik der akustischen Bemerkbarkeit durch. Er gab jedoch an, „bereits zahlreiche Spiegelkontakte untersucht“ zu haben. „Im Nahbereich (zirka 1 Meter) tritt dort eine Lautheit des Kollisionsgeräuschs von zirka 110 bis 120 dB(A) auf. Das Geräusch im Helm liegt bei in Regel deutlich unter 100 db(A)“, so dass davon auszugehen sei, „auch wenn es sich letztlich um eine Schätzung handelt, [...] dass das Kollisionsgeräusch unter dem Helm deutlich hörbar war.“ (vgl. Seite 9 des Protokolls vom 22.12.2021 = Bl. 61 d. OLG-A.). Zwar führte der Sachverständige auch aus, dass bei Unterstellung einer Paniksituation durch das vom Zeugen geschilderte Ausweichmanöver „psychologische Effekte zu berücksichtigen wären, die ein Durchdringen des Kollisionsgeräuschs möglicherweise verhindert haben“ (vgl. Seite 9 des Protokolls vom 22.12.2021 = Bl. 61 d. OLG-A.). Der Zeuge schilderte aber seinerseits zu keinem Zeitpunkt, dass es zu einer psychischen Ausnahmesituation gekommen ist. Zwar beschrieb er in seiner Vernehmung vor dem Senat seinen Spurwechsel als „notfallmäßig“ (vgl. Seite 7 des Protokolls vom 22.12.2021 = Bl. 58 d. OLG-A.), andererseits aber noch als überlegten Vorgang, der nicht - wie es in einer Paniksituation regelmäßig zu erwarten gewesen wäre - von (Todes-)Ängsten überlagert war.

39

cc) Im Übrigen konnte auch der gerichtliche Sachverständige zur Thematik des Spurwechsels „keine gesicherten Feststellungen treffen“, also einen Spurwechsel des Beklagtenfahrzeugs kurz vor dessen Bremsmanöver „weder feststellen noch ausschließen“ (vgl. Seite 8 des Protokolls vom 22.12.2021 = Bl. 60 d. OLG-A.).

40

Der Sachverständige konnte jedoch aufgrund der Endstellungen der unfallbeteiligten Fahrzeuge die Kollisionsgeschwindigkeit des Beklagtenfahrzeugs mit ca. 50 km/h (+/- 5 km/h) und die Kollisionsgeschwindigkeit des Klägerfahrzeugs mit ca. 100 km/h (+/- 5 km/h) angeben (vgl. Seite 21 des

Gutachtens = Bl. 98 d. LG-A.), was unter Berücksichtigung der Angaben der Beteiligten zu der Schlussfolgerung führt, „dass der Kläger sein Motorrad vor der Kollision nicht mehr wesentlich abgebremst hat“ (vgl. Seite 22 des Gutachtens = Bl. 99 d. LG-A.). Unterstellt man nunmehr die Angaben des Zeugen Dr. L. im Termin vor dem Landgericht, so käme man bei Annahme eines Abstandes des Klägers zum Heck des Beklagtenfahrzeugs von mindestens 35 m und eines normalen Spurwechsels durch das Klägerfahrzeug im Bereich von 3-4 Sekunden zu einem „Reaktionsverzug des Klägers in einer Größenordnung von ca. 2,5 bis 3 s“ (vgl. Seite 22 des Gutachtens = Bl. 99 d. LG-A.). Bei Berücksichtigung der Angaben des Zeugen Dr. L. im Rahmen der Vernehmung durch den Senat, wonach „der Kläger versetzt im Abstand von 40 bis 50 Metern hinter ihm“ gefahren sei (vgl. Seite 6 des Protokolls = Bl. 58 d. OLG-A.), würde sich der Reaktionsverzug abzüglich einer Sekunde Beobachtungszeit nach den mündlichen Ausführungen des Sachverständigen im Senatstermin sogar „um weitere 2-3 Sekunden erhöhen“ (vgl. Seite 8 des Protokolls = Bl. 60 d. OLG-A.). „Gleiches würde für die Zeitspanne zwischen Beendigung des Spurwechsellvorganges und Einleitung der Bremsung gelten. Diese Zeitspanne wäre ggf. auf noch zusätzlich als Reaktionsverzug zu berücksichtigen“ (vgl. Seite 8/9 des Protokolls = Bl. 60/61 d. OLG-A.). Bei Unterstellung der Angaben des Zeugen Dr. L. im Rahmen seiner Vernehmung durch den Senat, wonach der Zeuge unmittelbar nach dem Spurwechsel auf die mittlere Spur ausweichen musste, käme man nach der Bewertung des Sachverständigen zu einem noch längeren Reaktionsverzug des Klägers „von 4,5 bis 6 Sekunden bei einem Abstand zwischen BMW und Kläger von zunächst 35 Metern. Bei einem Abstand zwischen den Motorrädern von 40 bis 50 Metern plus einem Abstand vom Heck des Motorrads des Zeugen bis zum Heck des PKW von zirka 10 Metern ergäbe sich ein Tiefenabstand von 50 bis 60 Metern. Dann würde sich der Reaktionsverzug nochmals rechnerisch um zirka 1 bis 2 Sekunden (Rechenwert 1,1 bis 1,8 Sekunden) erhöhen. Berücksichtigt man einen Tiefenabstand von 50 Metern so hätte eine Bremsverzögerung von 2,0 m/s² zur Vermeidung einer Kollision ausgereicht, bei einem Tiefenabstand von 60 Metern sogar lediglich eine Bremsverzögerung von 1,8 m/s²“ (vgl. Seite 9 des Protokolls = Bl. 61 d. OLG-A.). Selbst bei Unterstellung eines wie vom Zeugen Dr. L. geschilderten Spurwechsels käme man daher - unabhängig von den unterschiedlichen Schilderungen des Zeugen zum Ablauf des Kollisionsgeschehens - zu einem so deutlichen Reaktionsverzug des Klägers, dass sich das tatsächlich festgestellte, nahezu ungebremste Auffahren des Klägers bei Beobachtung des Verkehrsgeschehens vor sich nicht mit dem Spurwechsellvorgang des Beklagten zu 1) erklären ließe.

41

3. Daher und aufgrund der Angaben des Beklagten zu 1), seiner Beifahrerin sowie der eigenen Angaben des Klägers ist es Senat gemäß § 286 ZPO davon überzeugt, dass der Beklagte zu 1) vor dem streitgegenständlichen Unfallgeschehen schon längere Zeit auf der linken Spur gefahren ist, während der Kläger die Typizität des unstreitigen Auffahrunfalls nicht in Frage zu stellen vermochte. Damit steht zur Überzeugung des Senats ein typischer Geschehensablauf fest, so dass gegen den Kläger der Beweis des ersten Anscheins spricht, dass er entweder den nötigen Sicherheitsabstand nicht eingehalten oder seine Fahrgeschwindigkeit nicht der Verkehrssituation angepasst oder falsch reagiert hat (st. Rspr., z. B. BGH, VersR 1964, 263; Senat, Urt. v. 04.09.2009 - 10 U 3291/09 [Juris], Senat, Urteil vom 25. Oktober 2013, a.a.O., -, Rn. 18, juris). Die Betriebsgefahr des Beklagtenfahrzeugs tritt in diesem Fall hinter der (vermuteten) schuldhaften Unfallverursachung durch den Kläger zurück (vgl. zur regelmäßigen Alleinhaftung: Senat, Schlussurteil v. 14.8.2014 - 10 U 1189/14, BeckRS 2014, 16350, beck-online).

42

Im Ergebnis war daher das erstinstanzliche Urteil des LG Landshut auf die Berufung der Beklagten abzuändern und die Klage insgesamt abzuweisen.

43

II. Die Kostenentscheidung beruht auf § 91 I ZPO.

44

III. Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit des Ersturteils und dieses Urteils beruht auf §§ 708 Nr. 10, 711 ZPO.

45

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.