

|                            |                                                                                                |
|----------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Gericht:</b>            | Saarländisches Oberlandesgericht Saarbrücken 3. Zivilsenat                                     |
| <b>Entscheidungsdatum:</b> | 13.12.2024                                                                                     |
| <b>Rechtskraft:</b>        | ja                                                                                             |
| <b>Aktenzeichen:</b>       | 3 U 36/23                                                                                      |
| <b>ECLI:</b>               | ECLI:DE:OLGSL:2024:1213.3U36.23.00                                                             |
| <b>Dokumenttyp:</b>        | Urteil                                                                                         |
| <b>Quelle:</b>             |               |
| <b>Normen:</b>             | § 3 Abs 3 Nr 1 StVO, § 9 Abs 3 S 1 StVO, § 286 Abs 1 S 1 ZPO, § 17 Abs 1 StVG, § 17 Abs 2 StVG |

## **Nachweis der Unfallursächlichkeit eines Geschwindigkeitsverstoßes**

### **Leitsatz**

Zur richterlichen Überzeugungsbildung für den Nachweis eines unfallursächlichen Geschwindigkeitsverstoßes beim Unfall mit Personenschaden.(Rn.23)

### **Orientierungssatz**

Von einer schuldhaften Mitverursachung eines Unfalls durch Überschreitung der an der Unfallstelle zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist auszugehen, wenn bei Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeit zum Zeitpunkt des Eintritts der kritischen Verkehrssituation der Unfall vermeidbar gewesen wäre oder es zumindest zu einer deutlichen Abmilderung des Unfallverlaufs und der erlittenen Verletzungen gekommen wäre (Anschluss BGH, Urteil vom 26. April 2005 - VI ZR 228/03).(Rn.26)

### **Verfahrensgang**

vorgehend LG Saarbrücken, 23. März 2023, 10 O 15/21, Urteil

### **Tenor**

I. Auf die Berufung der Beklagten wird das Urteil des Landgerichts Saarbrücken vom 23.03.2023 - 10 O 15/21 - teilweise abgeändert und unter Zurückweisung der Berufung im Übrigen wie folgt neu gefasst:

1 Es wird festgestellt, dass die Beklagten als Gesamtschuldner verpflichtet sind, dem Kläger 60% der materiellen Schäden und die immateriellen Schäden des Klägers unter Berücksichtigung eines Mitverschuldensanteils des Klägers von 40% zu ersetzen, die aus dem Unfallereignis vom 15.03.2020 auf der B 51 in Rillingen-Hanweiler resultieren, soweit die Ansprüche nicht auf Sozialversicherungsträger oder sonstige Dritte übergegangen sind.

2. Die Beklagten werden als Gesamtschuldner verurteilt, an den Kläger vorgerichtliche Anwaltskosten in Höhe von 1.751,80 € nebst Zinsen hieraus in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 28.10.2021 zu zahlen.

3. Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.

II. Von den Kosten des Rechtsstreits in erster Instanz tragen der Kläger 40% und die Beklagten als Gesamtschuldner 60%. Die Kosten des Berufungsverfahrens tragen der Kläger zu 25% und die Beklagten als Gesamtschuldner zu 75%.

III. Das Urteil ist ohne Sicherheitsleistung vorläufig vollstreckbar. Dem Vollstreckungsschuldner wird nachgelassen, die Vollstreckung durch Sicherheitsleistung in Höhe von 110% des vollstreckbaren Betrages abzuwenden, wenn nicht der Vollstreckungsgläubiger vor der Vollstreckung Sicherheit in Höhe von 110% des zu vollstreckenden Betrages leistet.

IV. Die Revision wird nicht zugelassen.

## **Gründe**

### **I.**

- 1 Der Kläger macht gegenüber den Beklagten Schadensersatzansprüche aus einem Verkehrsunfall geltend, der sich am 15.3.2021 in Rilchingen-Hanweiler ereignet hat.
- 2 Der Kläger befuhr gegen 5.50 Uhr bei Dunkelheit und nasser Fahrbahn mit seinem Kraft-  
rad die K.-A.-Straße (gleichzeitig Bundesstraße 51) in Fahrtrichtung Verkehrskreisel B51/  
L106. Zum Führen eines solchen Kraftrads bedarf es einer Fahrerlaubnis der Klasse A,  
über die der Kläger, der zum Unfallzeitpunkt Inhaber einer Fahrerlaubnis der Klassen A1  
und A2 war, nicht verfügte. In Höhe einer aus Klägersicht rechtsseitig an der Straße ge-  
legenen Tankstelle (Gebäudekomplex K.-A.-Straße 1) kollidierte der Kläger, der zuvor ei-  
nen Lkw überholt hatte, mit dem in Frankreich zugelassenen Fahrzeug des Zweitbeklag-  
ten, der die Straße in entgegengesetzter Richtung befuhr und nach links auf das Tank-  
stellengelände abbiegen wollte. Der Zweitbeklagte ist französischer Staatsangehöriger  
mit Wohnsitz in Frankreich. Der Erstbeklagte ist das Deutsche Büro Grüne Karte.
- 3 Mit seiner Klage begehrt der Kläger, der bei dem Unfall erheblich verletzt wurde, die  
Feststellung der gesamtschuldnerischen Einstandspflicht der Beklagten für alle unfallbe-  
dingten materiellen und immateriellen Schäden, soweit kein Forderungsübergang auf ei-  
nen Sozialleistungsträger erfolgt ist, und deren Verurteilung zur Erstattung vorgerichtli-  
cher Anwaltskosten in Höhe von 3.291,54 € nebst Zinsen.
- 4 Der Kläger hat behauptet, der Zweitbeklagte sei unmittelbar vor ihm abgebogen. Der  
Zusammenstoß sei auf seiner Fahrbahn erfolgt, der vorangegangene Überholvorgang  
habe in großer Entfernung zur Unfallstelle stattgefunden und in keinem Bezug zu der  
Kollision gestanden.
- 5 Die Beklagten sind der Klage entgegengetreten. Sie haben behauptet, der Zweitbeklag-  
te habe den linken Fahrtrichtungsanzeiger gesetzt und gerade mit dem Abbiegevorgang  
begonnen, als er mit dem Kraftrad, das sich nach dem Überholvorgang noch im Bereich  
der Mittellinie befunden habe, zusammengestoßen sei. Das Kraftrad habe sich zuvor mit  
einer Geschwindigkeit von 80 bis 100 km/h statt der im Bereich der Unfallstelle erlaub-  
ten 50 km/h genähert. Aufgrund der Dunkelheit und weil sich seine Scheinwerfer mit de-  
nen des Lkw überdeckt hätten, sei das Kraftrad für den Zweitbeklagten nicht hinreichend  
erkennbar gewesen. Das Kraftrad habe sich zudem nicht in einem verkehrssicheren Zu-

stand befunden. Die Hauptuntersuchung sei seit Juni 2020 fällig gewesen und der Hinterreifen sei abgefahren gewesen, was sich jeweils unfallkausal ausgewirkt habe.

- 6 Das Landgericht hat nach Durchführung einer Beweisaufnahme mit dem angefochtenen Urteil, auf dessen tatsächliche Feststellungen gemäß § 540 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 ZPO Bezug genommen wird, der Feststellungsklage auf der Grundlage einer 80%-igen Mithaftung der Beklagten stattgegeben. Außerdem hat es die Beklagten als Gesamtschuldner zur Erstattung vorgerichtlicher Anwaltskosten von 2.002,41 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 28.10.2021 verurteilt.
- 7 Zur Begründung hat die Kammer ausgeführt, die zulässige Feststellungsklage sei überwiegend begründet, weil der Zweitbeklagte gegen die Pflichten beim Linksabbiegen verstoßen habe. Dies ergebe sich aus den Grundsätzen über den Anscheinsbeweis. Zwar treffe auch den Kläger ein Pflichtenverstoß, weil er die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h um mindestens 35 km/h überschritten habe. Dieser Verstoß wiege aber deutlich geringer als der Verstoß des Zweitbeklagten. Eine höhere Mithaftung des Zweitbeklagten komme auch nicht deshalb in Betracht, weil die Reifen des Motorrades abgefahren gewesen seien und der Kläger nicht über die erforderliche Fahrerlaubnis verfüge habe, da sich beides nicht unfallkausal ausgewirkt habe.
- 8 Mit der Berufung verfolgen die Beklagten ihren Antrag auf Klageabweisung weiter. Sie wenden sich insbesondere gegen eine fehlerhafte Anwendung der Regeln über den Anscheinsbeweis durch das Landgericht. Sie meinen, das Landgericht habe verkannt, dass der im Allgemeinen gegen den Linksabbieger streitende Anscheinsbeweis im konkreten Fall durch eine mangelnde Erkennbarkeit, einen massiven Geschwindigkeitsverstoß und den verkehrsunsicheren Zustand des klägerischen Motorrades erschüttert sei. Zusätzlich beanstanden sie die Haftungsverteilung durch das Landgericht.
- 9 Der Kläger verteidigt die angefochtene Entscheidung.
- 10 Der Senat hat ergänzend Sachverständigenbeweis erhoben. Wegen des Ergebnisses der Beweisaufnahme wird auf das Gutachten des Sachverständigen Dipl.-Ing. Dr. P. vom 12.08.2024 (Bl. 88 ff. eA) sowie dessen mündliche Erläuterungen in der Sitzung vom 29.11.2024 (Bl. 154 ff. eA) verwiesen.
- 11 Die Akte 66 Js 760/21 der Staatsanwaltschaft Saarbrücken war beigezogen und wurde zum Gegenstand der mündlichen Verhandlung vom 29.11.2024 gemacht.
- 12 Wegen des Sach- und Streitstands im Übrigen wird auf die gewechselten Schriftsätze nebst Anlagen sowie auf das Sitzungsprotokoll vom 29.11.2024 Bezug genommen.
- II.
- 13 Die Berufung ist zulässig und teilweise begründet.
- 14 1. Zutreffend, wenn auch unausgesprochen, ist das Landgericht von der internationalen Zuständigkeit deutscher Gerichte, die in jeder Lage des Verfahrens von Amts wegen zu prüfen ist (vgl. BGHZ 210, 277; 217, 350), ausgegangen.
- 15 a) Soweit der Kläger seine Klage gegen den Erstbeklagten richtet, der innerhalb der Bundesrepublik Deutschland an die Stelle des zuständigen Versicherers tritt und daher in gleicher Weise haftet wie der Kfz-Haftpflichtversicherer eines Kraftfahrzeugs mit regel-

mäßigem Standort im Inland (§§ 4, 6 AuslPflVG a.F.; zur Übergangsregelung vgl. § 20 AuslPflVG n.F.), kann dahinstehen, ob insoweit der Anwendungsbereich der Brüssel Ia-VO (Art. 1) eröffnet ist (zum grenzüberschreitenden Bezug bei (Wohn-)Sitz beider Parteien in demselben Mitgliedstaat vgl. zuletzt EuGH, Urteil vom 29. Juli 2024 - C-774/22, juris mit Anm. Ruks, jM 2024, 379 m.w.N.) oder ob sich die internationale (wie auch örtliche) Zuständigkeit ausschließlich nach den Regeln eines Inlandsfalles, mithin hier maßgeblich nach § 32 ZPO, bestimmt. Denn auch bei Anwendung der Brüssel Ia-VO wäre die internationale Zuständigkeit deutscher Gerichte - unabhängig vom Anwendungsbereich der Art. 7 Nr. 2, Art. 11 und 12 Brüssel Ia-VO - jedenfalls aufgrund rügeloser Einlassung der Erstbeklagten (Art. 26 Abs. 1 Brüssel Ia-VO) begründet worden (zu den Voraussetzungen der rügelosen Einlassung nach Art. 26 Abs. 1 Brüssel Ia-VO vgl. BGH, Urteil vom 19. Mai 2015 - XI ZR 27/14, juris; BayObLG, Beschluss vom 06.02.2023 - 101 AR 141/22, Rn. 18 ff., juris).

- 16 b) Soweit die Klage gegen den Zweitbeklagten gerichtet ist, dessen Wohnsitz in Frankreich liegt, ist die internationale Zuständigkeit deutscher Gerichte nach Art. 7 Nr. 2 Brüssel Ia-VO begründet, wonach eine Person, die ihren Wohnsitz im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaates hat, in einem anderen Mitgliedstaat vor dem Gericht des Ortes, an dem das schädigende Ereignis eingetreten ist, verklagt werden kann, wenn - wie hier - eine unerlaubte Handlung oder eine Handlung, die einer unerlaubten Handlung gleichgestellt ist, oder wenn Ansprüche aus einer solchen Handlung den Gegenstand des Verfahrens bilden (zur Anwendbarkeit des Art. 7 Nr. 2 Brüssel Ia-VO bei Verkehrsunfällen vgl. stellv. nur OLG Hamm, Urteil vom 20. Juni 2016 - 5 U 140/15, Rn. 40 juris; OLG Karlsruhe, Urteil vom 20. August 2021 - 12 U 155/21, Rn. 40 f., juris; OLG Naumburg, Urteil vom 9. Oktober 2023 - 12 U 26/23, Rn. 30, juris; Gottwald, in: MüKo-ZPO, 6. Aufl., Art. 7 Brüssel Ia-VO Rn. 49).
- 17 2. Ebenfalls rechtsfehlerfrei ist das Landgericht - unausgesprochen - davon ausgegangen, dass der Kläger neben dem Erstbeklagten als inländischem Versicherungsbüro im System Grüne Karte auch den ausländischen Zweitbeklagten als Fahrer des unfallgegnerischen Fahrzeugs in Gesamtschuldnerschaft in Anspruch nehmen darf (§ 6 Abs. 1 AuslPflVG a.F., § 115 Abs. 1 VVG a.F.; so bereits BGHZ 57, 265; KG, Urteil vom 19.12.1994 - 12 U 7053/92, VersR 1996, 1035; vgl. jetzt § 115 Abs. 1 VVG n.F., § 3 AuslPflVG n.F.).
- 18 3. Zutreffend hat das Landgericht ferner ein Feststellungsinteresse des Klägers bejaht und die Feststellungsklage insgesamt für zulässig gehalten (vgl. § 256 Abs. 1 ZPO).
- 19 a) Nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs ist ein Kläger grundsätzlich nicht gehalten, seine Klage in eine Leistungs- und in eine Feststellungsklage aufzuspalten, wenn bei Klageerhebung ein Teil des Schadens schon entstanden, die Entstehung weiteren Schadens aber noch zu erwarten ist. Zwar fehlt grundsätzlich das Feststellungsinteresse, wenn der Kläger dasselbe Ziel mit einer Klage auf Leistung erreichen kann. Es besteht jedoch keine allgemeine Subsidiarität der Feststellungsklage gegenüber der Leistungsklage. Vielmehr ist eine Feststellungsklage trotz der Möglichkeit, Leistungsklage zu erheben, zulässig, wenn die Durchführung des Feststellungsverfahrens unter dem Gesichtspunkt der Prozesswirtschaftlichkeit zu einer sinnvollen und sachgemäßen Erledigung der aufgetretenen Streitpunkte führt. Dementsprechend ist in der Rechtsprechung anerkannt, dass dann, wenn eine Schadensentwicklung noch nicht abgeschlossen ist, der Kläger in vollem Umfang Feststellung der Ersatzpflicht begehren kann. Der Kläger muss dann auch nicht nachträglich seinen Feststellungsantrag in einen Leistungsantrag abändern, wenn dies aufgrund der Schadensentwicklung im Laufe des Rechtsstreits

möglich würde, weil sich der Anspruch beziffern ließe (BGH, Urteile vom 19. April 2016 - VI ZR 506/14, Rn. 6, juris, und vom 5. Oktober 2021 - VI ZR 136/20, Rn. 25, juris).

- 20 b) Nach diesen Grundsätzen kann der Kläger vorliegend in vollem Umfang die Feststellung der Ersatzpflicht begehren. Dass durch die vorgetragene schweren Unfallverletzungen, wie sie durch den Entlassungsbericht des Klinikums Saarbrücken vom 29.03.2021 (S. 1, Bl. 7 GA) belegt werden (instabile Beckenverletzung in Form einer Symphysensprengung und einer Sprengung des Iliosakralgelenks, Kniegelenksdistorsion rechts mit komplexer Verletzung des rechten Knies, insbesondere mit verschiedenen Bandrupturen, Lungenkontusion, Pneumothorax rechts, Lendenwirbelfraktur) und den vorgetragenen Dauerschaden (vgl. dazu ebenfalls den Entlassungsbericht des Klinikums Saarbrücken S. 4, Bl. 10 GA) auf Seiten des Klägers weitere materielle Schäden, wie z.B. in Form zusätzlicher Behandlungskosten, entstehen können, liegt nahe (vgl. Brandenburgisches Oberlandesgericht, Beschluss vom 12. März 2024 - 12 W 7/24, Rn. 10, juris; OLG Celle, Urteil vom 13. Dezember 2023 - 14 U 32/23 -, Rn. 13 f., juris). Dies gilt auch mit Blick darauf, dass sich bei dem Kläger nach der gebotenen ex-ante-Betrachtung (vgl. dazu Saarländisches Oberlandesgericht, Urteil vom 20. Februar 2014 - 4 U 411/12, Rn. 50, juris) weitergehende Einschränkungen entwickeln können, für die das Unfallgeschehen zumindest mitursächlich ist (vgl. Brandenburgisches Oberlandesgericht, Urteil vom 18. Januar 2024 - 12 U 144/22, Rn. 17, juris).
- 21 4. Soweit das Landgericht deutsches Sachrecht zur Anwendung gebracht hat, ist auch dies im Ergebnis zutreffend. Allerdings ergibt sich die Anwendbarkeit des deutschen Sachrechts vorliegend nicht aus den Regelungen des EGBGB, sondern aus Art. 4 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 864/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates über das auf außervertragliche Schuldverhältnisse anzuwendende Recht (Rom-II-VO) (vgl. Saarländisches Oberlandesgericht, Urteil vom 28. März 2019 - 4 U 18/17, Rn. 48, juris; LG Saarbrücken, Urteil vom 11. Mai 2015 - 13 S 21/15, Rn. 13, juris, jeweils m.w.N.). Das Landgericht hat danach bedenkenfrei und von der Berufung unangegriffen festgestellt, dass sowohl die Kläger- als auch die Beklagtenseite grundsätzlich gemäß §§ 7, 17, 18 StVG i.V.m. § 115 Abs. 1 VVG a.F. i.V.m. § 6 AuslPflVG a.F. für die Folgen des streitgegenständlichen Verkehrsunfalls einzustehen haben, weil die Unfallschäden jeweils bei dem Betrieb eines Kraftfahrzeugs entstanden sind, der Unfall nicht auf höhere Gewalt zurückzuführen ist und für keinen der beteiligten Fahrer ein unabwendbares Ereignis im Sinne des § 17 Abs. 3 StVG darstellt.
- 22 5. Die Berufung wendet sich aber mit Erfolg gegen die durch das Landgericht getroffene Entscheidung über die Haftungsverteilung im Rahmen des § 17 Abs. 1, 2 StVG, die aufgrund aller festgestellten, d. h. unstreitigen, zugestandenen oder nach § 286 ZPO bewiesenen Umstände des Einzelfalls vorzunehmen ist, die sich auf den Unfall ausgewirkt haben. Dabei ist in erster Linie das Maß der Verursachung von Belang, in dem die Beteiligten zur Schadensentstehung beigetragen haben, wobei ein Faktor bei der Abwägung das beiderseitige Verschulden ist (st. Rspr., vgl. zuletzt etwa BGH, Urteil vom 12. Dezember 2023 - VI ZR 77/23, Rn. 18, juris, m.w.N.).
- 23 a) Zu Lasten des Klägers hat das Landgericht bei der Haftungsabwägung berücksichtigt, dass dieser den Unfall durch Überschreitung der an der Unfallstelle zulässigen Höchstgeschwindigkeit (50 km/h; § 3 Abs. 3 Nr. 1 StVO) schuldhaft mitverursacht hat. Dies ist im Ergebnis zutreffend.

- 24 Wie der gerichtliche Sachverständige Dipl.-Ing. Dr. P. im Rahmen seiner erneuten Begutachtung und Anhörung vor dem Senat und in gleichzeitiger Übereinstimmung mit seinen Ausführungen in der 1. Instanz nachvollziehbar und von den Parteien unangegriffen dargelegt hat, ist für das klägerische Motorrad eine Annäherungsgeschwindigkeit von mindestens 85 km/h vorzugeben. Zwar hat der gerichtliche Sachverständige auch die Möglichkeit einer deutlich höheren Annäherungsgeschwindigkeit, nämlich bis zu 120 km/h, aufgezeigt. Indes besteht nach den Feststellungen des Sachverständigen kein beweissicherer Anknüpfungspunkt, der eine höhere Wahrscheinlichkeit für eine über 85 km/h liegende Annäherungsgeschwindigkeit begründen könnte, sodass diese zugunsten des Klägers zugrunde gelegt werden muss.
- 25 Dieser Geschwindigkeitsverstoß des Klägers war auch unfallursächlich.
- 26 aa) Nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs ist der rechtliche Ursachenzusammenhang zwischen einer Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und einem Verkehrsunfall zu bejahen, wenn bei Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeit zum Zeitpunkt des Eintritts der kritischen Verkehrssituation der Unfall vermeidbar gewesen wäre (BGH, Urteile vom 25. März 2003 - VI ZR 161/02, Rn. 11, juris, und vom 26. April 2005 - VI ZR 228/03, Rn. 22, juris). Von Bedeutung ist insoweit nur, wie von der Erkennbarkeit der Gefahr an, der konkreten kritischen Verkehrslage, bei richtiger Fahrweise die Vorgänge, die zum Unfall geführt haben, abgelaufen wären (BGH, Urteil vom 11. Januar 1977 - VI ZR 268/74, Rn. 16, juris). Dabei beginnt die kritische Verkehrssituation für einen Verkehrsteilnehmer dann, wenn die ihm erkennbare Verkehrssituation konkreten Anhalt dafür bietet, dass eine Gefahrensituation unmittelbar entstehen kann (BGH, Urteile vom 25. März 2003 - VI ZR 161/02, Rn. 12 f., juris, und vom 22. November 2016 - VI ZR 533/15, Rn. 17, juris). Für einen vorfahrtsberechtigten Verkehrsteilnehmer ist dies in Bezug auf seinen Vorrang zwar nicht bereits der Fall, wenn nur die abstrakte, stets gegebene Gefahr eines Fehlverhaltens anderer besteht, vielmehr müssen erkennbare Umstände eine bevorstehende Verletzung seines Vorrechts nahelegen. Von Bedeutung sind hierbei neben der Fahrweise des Wartepflichtigen alle Umstände, die sich auf dessen Fahrweise auswirken können, also auch die Fahrweise des Bevorrechtigten selbst. Gibt er dem Wartepflichtigen durch einen Verkehrsverstoß Anlass, die Wartepflicht - namentlich infolge einer Fehleinschätzung der Verkehrslage - zu verletzen, so kann die kritische Verkehrslage bereits vor der eigentlichen Vorfahrtsverletzung eintreten (BGH, Urteil vom 25. März 2003 - VI ZR 161/02, Rn. 13, juris).
- 27 bb) Richtig ist, dass nach diesen Grundsätzen und unter Zugrundelegung der für den Kläger günstigsten Version des Unfallgeschehens die Möglichkeit verbleibt, dass der Kläger eine Kollision mit dem Beklagtenfahrzeug nicht hätte verhindern können. Denn bei der zugunsten des Klägers unterstellten (Mindest-)Annäherungsgeschwindigkeit von 85 km/h hätte nach den Berechnungen des gerichtlichen Sachverständigen die Entfernung des Klägers vom Kollisionspunkt im Zeitpunkt seiner Reaktionsaufforderung ca. 30,8 m betragen, der Anhalteweg bei Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit (50 km/h) aber 31,8 m. Der Kläger hätte also bei dieser Unfallversion nicht mehr innerhalb des ihm zur Verfügung stehenden Anhaltewegs sein Motorrad vorkollisionär zum Stillstand bringen können (vgl. dazu die ergänzende Stellungnahme vom 12.08.2024, S. 4, sowie die Erläuterungen vor dem Senat, Prot. v. 29.11.2024, S. 2, Bl. 155 eA).
- 28 Allerdings ist allgemein anerkannt, dass ein Geschwindigkeitsverstoß sich auch dann unfallursächlich ausgewirkt hat, wenn es bei Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeit zu-

mindest zu einer deutlichen Abmilderung des Unfallverlaufs und der erlittenen Verletzungen gekommen wäre (vgl. BGH, Urteil vom 26. April 2005 - VI ZR 228/03, Rn. 22 m.w.N.; Saarl. OLG, Urteile vom 14. August 2014 - 4 U 150/13, Rn. 35, und vom 14. März 2019 - 4 U 112/17, Rn. 45, juris; KG, Teilurteil vom 24. November 2005 - 12 U 188/04, juris; OLG Hamm, Urteil vom 10. April 2018 - I-9 U 131/16, Rn. 31, juris; OLG Hamm, Urteil vom 6. September 2019 - I-7 U 18/17, Rn. 42, juris; OLG Frankfurt, Urteil vom 15. April 2014 - 16 U 213/13, Rn. 35, juris; OLG Dresden, Urteil vom 25. Februar 2020 - 4 U 1914/19, Rn. 13, juris; Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 47. Aufl., § 3 StVO Rn. 117; Scholten in: Freymann/Wellner, jurisPK-Straßenverkehrsrecht, 2. Aufl., § 17 StVG, Rn. 38; Geigel/Freymann, Der Haftpflichtprozess, 27. Aufl., Rn. 137; Fölsch, NJW 2015, 641).

- 29 Der technische Sachverständige, dessen Sachkunde auch auf dem Gebiet der Unfallforschung dem Senat aus vielen Begutachtungen und Fortbildungsveranstaltungen bekannt ist (vgl. aus den Publikationen etwa Priester u.a. „Unfälle mit Kraftträdern im Saarland“, Unfallforschung der Versicherer), hat hierzu nachvollziehbar ausgeführt, bei Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h wäre die Kollisionsgeschwindigkeit nur 20 bis 25% der tatsächlichen Kollisionsgeschwindigkeit gewesen (unter Zugrundelegung einer Anstoßgeschwindigkeit von 80 km/h mithin lediglich zwischen 16 und 20 km/h) und die kinetische Energie des Körpers des Klägers wäre dadurch auf 4 bis 7% der tatsächlichen kinetischen Energie gesunken. Die tatsächliche Belastung des klägerischen Körpers wäre dann deutlich geringer gewesen, insbesondere wäre auch die Wurfweite deutlich geringer gewesen (Prot. v. 02.03.2023, S. 3, Bl. 271 GA). Bei Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h und bei der daraus folgenden Kollisionsgeschwindigkeit bis etwa 20 km/h wären deshalb - wie der Sachverständige vor dem Senat noch einmal bestätigt hat - sowohl das Schadensbild als auch das Verletzungsrisiko für den Kläger deutlich verringert gewesen (Prot. v. 29.11.2024, S. 2/3, Bl. 154/155 eA).
- 30 Nach diesen, auf den Einzelfall bezogenen Feststellungen, wobei der Senat insbesondere dem Umstand besondere Bedeutung beimisst, dass die kinetische Energie des klägerischen Körpers bei Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf lediglich 4 bis 7% der tatsächlichen kinetischen Energie gesunken wäre, bestehen keine durchgreifende Bedenken, auch ohne Einholung eines unfallmedizinischen Gutachtens von der Unfallursächlichkeit des Geschwindigkeitsverstoßes des Klägers auszugehen (ebenso Saarl. OLG, Urteil vom 14. August 2014 - 4 U 150/13, Rn. 45, juris, für eine rund 1/3 der tatsächlichen Kollisionsgeschwindigkeit betragende hypothetische Kollisionsgeschwindigkeit; KG, Teilurteil vom 24. November 2005 - 12 U 188/04, Rn. 31, juris, bei einer hypothetischen Kollisionsgeschwindigkeit von 26 km/h gegenüber einer tatsächlichen von 41,1 km/h). Dabei berücksichtigt der Senat einerseits, dass die Erkenntnisse über die auf Motorradfahrer einwirkende bzw. von diesen ausgehende Energie im Falle eines Unfalls Teil der (überwiegend von technischen Sachverständigen) betriebenen Unfallforschung ist, die stets den unmittelbaren Zusammenhang zwischen höherer Kollisionsgeschwindigkeit und höherem Verletzungsrisiko bei Motorradunfällen betont (vgl. etwa Forschungsbericht Nr. 68 „Optimierte Schutzkleidung für Motorradfahrer“, hrsg. vom GdV; Maier u.a. „Unfallgefährdung von Motorradfahrern“, S. 29, Unfallforschung der Versicherer; vgl. auch den Beitrag „Bremsen oder Ausweichen mit dem Motorrad? Oder sogar beides?“, Achim Kuschefski, Matthias Haasper & André Vallese Institut für Zweiradsicherheit (ifz), in: Unfallforschung 2019 Symposium für Unfallforschung und Sicherheit im Straßenverkehr, S. 37, 57, sowie Priester u.a. „Unfälle mit Kraftträdern im Saarland“, Unfallforschung der Versicherer, S. 46 ff.). Zum anderen ist zu gegenwärtigen, dass es mit praktisch unüberwindlichen Schwierigkeiten verbunden wäre, wenn die Tatgerich-

te verpflichtet wären konkret festzustellen, welche Schäden bei Einhaltung welcher Geschwindigkeit tatsächlich entstanden wären (vgl. KG, Teilurteil vom 24. November 2005 - 12 U 188/04, Rn. 32, juris; OLG Frankfurt, Urteil vom 15. April 2014 - 16 U 213/13, Rn. 37, juris; Fölsch, NJW 2015, 641). Insoweit muss es für die Feststellung der Kausalität eines Geschwindigkeitsverstoßes ausreichen, wenn im Rahmen einer Gesamtbetrachtung festgestellt wird, dass bei ordnungsgemäßer Fahrweise ein Schaden in deutlich geringerem Maße eingetreten wäre. Dies muss insbesondere für Feststellungsklagen wie hier gelten, in denen die grundsätzliche Ersatzpflicht des Schädigers hinsichtlich aller materiellen und immateriellen Unfallschäden, ob gegenwärtig oder zukünftig, im Streit steht.

- 31 b) Weitere (unfallursächliche) Verkehrsverstöße des Klägers sind - wie auch das Landgericht festgestellt hat - nicht beweissicher nachzuvollziehen.
- 32 aa) Das Landgericht hat aus dem Umstand, dass der Kollisionsort nach dem Sachverständigengutachten in etwa auf der Mitte der Fahrbahn des Klägers lag, zu Recht und auch mit der Berufung nicht angegriffen geschlossen, dass dieser nicht - wie von den Beklagten behauptet - unter Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot (§ 2 Abs. 2 StVO) im Bereich der Mittellinie gefahren sei. Das gilt ebenso, soweit das Landgericht einen Verstoß des Klägers gegen § 5 Abs. 2 StVO im Zusammenhang mit dem vorangegangenen Überholen des Lkw verneint hat, weil der Überholvorgang zum Unfallzeitpunkt bereits abgeschlossen gewesen sei.
- 33 bb) Die Behauptung der Beklagten, die Reifen des Kraftrads seien zum Unfallzeitpunkt abgefahren gewesen, hat der Sachverständige jedenfalls für den Vorderreifen, bei dem die Einhaltung der vorgeschriebenen Mindestprofiltiefe (vgl. § 36 Abs. 3 StVZO) anhand der zur Verfügung gestellten Fotografien nicht überprüfbar war, nicht bestätigt. Am Hinterreifen, der in dem nach § 36 Abs. 3 Satz 4 StVZO maßgebenden Bereich der Reifenmitte über kein erkennbares Profil mehr verfügte, war die Mindestprofiltiefe zwar eindeutig unterschritten. Der Sachverständige hält es gleichwohl für möglich, dass mit der zum Unfallzeitpunkt vorhandenen Bereifung auf einer nassen bzw. feuchten Fahrbahnoberfläche - wie vorliegend - Vollbremsverzögerungen von 5 bis 8 m/s<sup>2</sup> bei Betätigung beider Bremsen erreicht werden können (Bl. 27 des Gutachtens vom 03.11.2022, Bl. 202 GA). Eine Unfallursächlichkeit der Unterschreitung der Mindestprofiltiefe am Hinterreifen steht damit nicht fest.
- 34 cc) Nach den in zweiter Instanz nicht angegriffenen Feststellungen des Landgerichts fehlte dem Kläger zum Unfallzeitpunkt zwar die erforderliche Fahrerlaubnis. Der Kläger verfügte nämlich lediglich über eine Fahrerlaubnis der Klassen A1 und A2, wohingegen es nach § 6 Abs. 1 FeV zum Führen des von ihm gelenkten Kraftrads mit einer Leistung von 74 kW, einem Hubraum von 982 cm<sup>3</sup> und einer Höchstgeschwindigkeit von 236 km/h einer Fahrerlaubnis der Klasse A bedurfte. Wie das Landgericht zutreffend ausgeführt hat, darf nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs das Fehlen der erforderlichen Fahrerlaubnis allerdings nur dann bei der Haftungsabwägung berücksichtigt werden, wenn feststeht, dass sich dieser Umstand in dem Unfall tatsächlich ausgewirkt hat (BGH, Urteil vom 21. November 2006 - VI ZR 115/05, Rn. 15, juris, m.w.N.). Das hat das Landgericht, das einen mit der fehlenden Fahrerlaubnis in Zusammenhang stehenden unfallursächlichen Fahrfehler nicht erkennen konnte, nicht festgestellt. Diese Beurteilung begegnet keinen durchgreifenden Bedenken. Als Fahrfehler des Klägers kommt nach dem Vorstehenden allein die Geschwindigkeitsüberschreitung in Betracht. Ob sich das Fahren ohne die erforderliche Fahrerlaubnis im konkreten Fall tatsächlich in der vom Kläger gefahrenen überhöhten Geschwindigkeit ausgewirkt hat, kann indes dahinstehen, da eine

mehrfache Berücksichtigung dieses Umstands in der Haftungsabwägung nicht möglich ist (BGH, Urteil vom 21. November 2006, a.a.O., Rn. 19; vgl. auch BGH, Urteil vom 1. Juni 1976 - VI ZR 162/74, Rn. 29, juris).

- 35 c) Auf der Beklagtenseite hat das Landgericht einen schuldhaften Verstoß gegen die Wartepflicht nach § 9 Abs. 3 Satz 1 StVO angenommen. Auch dies hält den Angriffen der Berufung im Ergebnis stand.
- 36 aa) Nach § 9 Abs. 3 Satz 1 StVO muss, wer links abbiegen will, entgegenkommende Fahrzeuge durchfahren lassen. Den Linksabbieger trifft mithin eine Wartepflicht. Genügt er dieser nicht und kommt es deshalb zu einem Unfall, spricht regelmäßig der Anscheinsbeweis für das Verschulden des Abbiegenden (BGH, Urteil vom 13. Februar 2007 - VI ZR 58/06, Rn. 8, juris; Urteil vom 11. Januar 2005 - VI ZR 352/03, Rn. 15 f.).
- 37 bb) Ob gegen den Zweitbeklagten - wie das Landgericht meint - ein Anscheinsbeweis streitet, kann dahinstehen. Denn es bedarf vorliegend keines Rückgriffs auf die Grundsätze über den Anscheinsbeweis, da ein unfallursächlicher Verstoß des Zweitbeklagten gegen seine Wartepflicht aus § 9 Abs. 3 Satz 1 StVO auf der Grundlage der tatsächlichen Feststellungen des gerichtlichen Sachverständigen zur Überzeugung des Senats nachgewiesen ist.
- 38 Der Sachverständige hat nämlich in seiner sachverständigen Stellungnahme vom 12.08.2024 wie auch in der mündlichen Anhörung vor dem Senat in Anknüpfung an seine erstinstanzlichen Ausführungen festgestellt, dass der Zweitbeklagte den entgegenkommenden Kläger (mit überhöhter Geschwindigkeit und daher als unmittelbar drohende Gefahr) erkennen konnte und den Unfall bei Einhaltung seiner Wartepflicht hätte ohne weiteres vermeiden können.
- 39 (1) Ohne Erfolg beruft sich die Berufung insoweit auf die nach ihrer Behauptung fehlende Verkehrssicherheit des Kraftrads infolge zu geringer Profiltiefe des Hinterreifens. Der Umstand, dass der Kläger sich seinerseits (auch) durch das Führen eines Kraftrads mit unzureichender Bereifung verkehrswidrig verhielt, ließ sein Vorrecht gegenüber dem linksabbiegenden Beklagtenfahrzeug nicht entfallen (vgl. BGH, Urteil vom 14. Februar 1984 - VI ZR 229/82, Rn. 13, juris; Saarl. OLG, Urteil vom 30. Januar 2007 - 4 U 409/06-132, Rn. 41, juris; Freymann, in Geigel, Haftpflichtprozess, 29. Aufl., § 9 StVO Rn. 284). Der Zweitbeklagte musste zunächst den Geradeausverkehr passieren lassen und durfte erst danach seinen Abbiegevorgang durchführen. In dieser Situation durfte er nicht ohne weiteres darauf vertrauen, dass das entgegenkommende Kraftrad über eine ordnungsgemäße Bereifung verfügt und der Kläger deshalb bei einer infolge der Inanspruchnahme seiner Fahrbahn durch den Zweitbeklagten etwa erforderlichen Bremsung das Kraftrad noch rechtzeitig würde zum Stehen bringen können.
- 40 (2) Das gilt im Grundsatz ebenso für die Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit durch den Kläger. Auch ein Geschwindigkeitsverstoß, selbst wenn er erheblich ist, hebt das Vorrecht des Geradeausfahrenden nicht auf (BGH, Urteil vom 7. Februar 2012 - VI ZR 133/11, Rn. 8, juris, m.w.N.) und ist auch grundsätzlich nicht geeignet, den gegen eine Verletzung der Wartepflicht sprechenden Anscheinsbeweis zu erschüttern (KG, Urteil vom 21. Februar 2019 - 22 U 122/17, Rn. 20, juris; Freymann in Geigel, a.a.O.; a.A. ohne nähere Begründung OLG Oldenburg, Urteil vom 21. Februar 1995 - 5 U 162/94, Rn. 29, juris).

- 41 d) Bei der Gewichtung der beiderseitigen Verursachungsanteile begegnet es keinen Bedenken, dass das Landgericht eine einheitliche Haftungsquote für die Personen- und die Sachschäden gebildet hat. Diese Handhabung wird in Fällen der vorliegenden Art, die dadurch gekennzeichnet sind, dass sich im Nachhinein nicht oder nur mit unzumutbarem Aufwand feststellen lässt, wie sich das Schadensbild bei (hypothetischer) Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit dargestellt hätte, von der Rechtsprechung allgemein für zulässig gehalten (vgl. etwa Saarl. OLG, Urteil vom 14. August 2014 - 4 U 150/13, Rn. 46, juris; OLG Frankfurt a.M., Urteil vom 15. April 2014 - 12 U 213/13, Rn. 37, juris; KG, Urteil vom 24. November 2005 - 12 U 188/04, Rn. 32, juris) und mit der Berufung nicht angegriffen.
- 42 e) Das Landgericht ist bei der gebotenen Haftungsabwägung zudem im Ansatzpunkt zutreffend davon ausgegangen, dass an die Verletzung des Vorfahrtsrechts des Geradeausfahrenden durch den Linksabbieger regelmäßig ein schwerer Schuldvorwurf anknüpft und der Linksabbieger, wenn er seiner Wartepflicht nach § 9 Abs. 3 Satz 1 StVO nicht genügt und es deshalb zu einem Unfall kommt, im Normalfall in vollem Umfang oder zumindest zum größten Teil für die Unfallfolgen zu haften hat (BGH, Urteil vom 13. Februar 2007 - VI ZR 58/06, Rn. 8, juris). Eine überwiegende Haftung des Geradeausfahrenden als auch eine Haftungsquote von 50% ist nur ausnahmsweise in besonders gelagerten Einzelfällen gerechtfertigt (BGH, Urteil vom 7. Februar 2012 - VI ZR 133/11, Rn. 8, juris).
- 43 Auch bei Zugrundelegung dieses (strengen) Maßstabs hält die von dem Landgericht angenommene Mithaftungsquote des Klägers von 20% den Angriffen der Berufung aber nicht stand. Das gilt selbst dann, wenn man dem Zweitbeklagten neben dem Verstoß gegen die Pflichten beim Linksabbiegen (§ 9 Abs. 3 StVO) vorwerfen wollte, er habe beim Abbiegen in das Tankstellengelände auch das durch § 9 Abs. 5 StVO geforderte Höchstmaß an Sorgfalt verletzt (für die Anwendung des § 9 Abs. 5 StVO beim Abbiegen auf Tankstellengelände vgl. Saarl. OLG, Urteil vom 12. März 2015 - 4 U 187/13, Rn. 33, juris; Scholten in Freymann/Wellner, a.a.O., § 9 StVO Rn. 58; a.A. LG Saarbrücken, Urteil vom 21. November 2014 - 13 S 138/14, Rn. 15, juris, jew. m.w.N.). Denn der Geschwindigkeitsverstoß des Klägers wiegt nicht nur im Hinblick auf die Höhe der gefahrenen Geschwindigkeit (Überschreitung der innerörtlich zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h um mindestens 35 km/h, also 70%), sondern auch vor dem Hintergrund der Witterungs- und Sichtverhältnisse (Nässe und Dunkelheit bei Geschwindigkeitsverstoß des Motorradfahrers mit entsprechend erschwerter Erkennbarkeit für den Gegenverkehr) so schwer, dass dem Senat eine Mithaftung des Klägers von 40% angemessen erscheint.
- 44 4. Dem Kläger steht nach dieser Haftungsquote gemäß § 249 Abs. 2 S. 1 BGB Ersatz seiner vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten aus dem Wert der berechtigten Forderung (hier: 60% des Wertes des Feststellungsanspruchs von 60.000,- € = 36.000,- €) zu (vgl. BGH, Urteil vom 9. Januar 2018 - VI ZR 82/17, Rn. 10, juris). Der Kläger kann insoweit gemäß §§ 13, 14 RVG, Nrn. 2300, 7002, 7008 VV RVG eine 1,3 Geschäftsgebühr (vgl. BGH, Urteil vom 27. Mai 2014 - VI ZR 279/13, Rn. 20, juris) von 1.452,10 € zzgl. Kostenpauschale von 20,- € und Umsatzsteuer von 279,70 € = 1.751,80 € verlangen.
- 45 5. Die Zinsentscheidung folgt aus § 291 BGB.

III.

- 46 Die Kostenentscheidung folgt aus §§ 92 Abs. 1, 100 Abs. 4 ZPO. Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit beruht auf §§ 708 Nr. 10, 711 ZPO. Die Revision war nicht zuzulassen, da die Sache keine grundsätzliche Bedeutung hat und keine Veranlassung gibt, eine Entscheidung des Revisionsgerichts zur Fortbildung des Rechts sowie zur Sicherung einer einheitlichen Rechtsprechung herbeizuführen (§ 543 Abs. 2 ZPO).