Gericht:	Schleswig-Holsteinisches Oberlandesgericht 7. Zivilsenat
Entscheidungsdatum:	15.09.2025
Rechtskraft:	ja
Aktenzeichen:	7 U 71/25
ECLI:	ECLI:DE:OLGSH:2025:0915.7U71.25.00
Dokumenttyp:	Beschluss
Quelle:	juris
Normen:	§ 7 Abs 1 StVG, § 7 Abs 2 StVG, § 17 Abs 1 StVG, § 18 Abs 1 StVG, § 7 Abs 5 StVO ... mehr

---

Anordnung einer Erläuterung oder Ergänzung des schriftlichen Sachverständigengutachtens im Verkehrsunfallprozess

Leitsatz

1. Ereignet sich die Kollision im unmittelbaren zeitlichen und örtlichen Zusammenhang mit einem Fahrstreifenwechsel, spricht der Beweis des ersten Anscheins dafür, dass der Fahrstreifenwechsler den Unfall unter Verstoß gegen § 7 Abs. 5 StVO verursacht hat.(Rn.14)

2. Die Anordnung einer schriftlichen oder mündlichen Erläuterung eines Sachverständigengutachtens steht im Ermessen des Gerichts und muss nur bei Zweifeln oder Unklarheiten getroffen werden.(Rn.15)

3. Der Antrag auf Erläuterung/Ergänzung eines schriftlichen Sachverständigengutachtens darf im Urteil zurückgewiesen werden, wenn die zu erläuternde Frage in dem Gutachten bereits eindeutig beantwortet worden ist.(Rn.15)

Verfahrensgang

vorgehend LG Kiel, kein Datum verfügbar, 9 O 73/24

Tenor

I. Der Kläger wird gemäß § 522 Abs. 2 ZPO darauf hingewiesen, dass die Berufung gegen das angefochtene Urteil offensichtlich keine Aussicht auf Erfolg bietet, die Rechtssache keine grundsätzliche Bedeutung hat, die Fortbildung des Rechts oder die Sicherung einer einheitlichen Rechtsprechung eine Entscheidung des Berufungsgerichts durch Urteil nicht erfordert und eine mündliche Verhandlung nicht geboten ist. Der Senat beabsichtigt deshalb, die Berufung aus den nachfolgenden Gründen ohne mündliche Verhandlung durch einstimmigen Beschluss zurückzuweisen.

II. Es besteht Gelegenheit zur Stellungnahme binnen 3 Wochen, sofern die Berufung nicht aus Kostengründen innerhalb der genannten Frist zurückgenommen werden sollte.

III. Der Senat beabsichtigt, den Streitwert für den zweiten Rechtszug auf 20.604,93 € festzusetzen.

Gründe

I.

1 Die Parteien streiten um Schadensersatz aus einem Verkehrsunfall, der sich am 07.12.2023 gegen 07:45 Uhr in K.. auf der dreispurigen Bundesstraße 503 in Fahrtrichtung K. kurz vor der H.- Hochbrücke ereignet hat. Die äußere rechte Spur führt zur Abfahrt nach H., die mittlere und die linke Fahrspur führen auf die Hochbrücke über den Nord-Ostsee-Kanal und weiter hinein in den K.-Stadtbereich. An dem Unfall waren der Kläger mit seinem Volvo XC 90 und der Beklagte zu 2. als Fahrer des bei der Beklagten zu 1. haftpflichtversicherten LKW Scania beteiligt. Zum Unfallzeitpunkt fanden an der Hochbrücke Brückenbauarbeiten statt, die dazu führten, dass der Verkehr im Bereich der Unfallstelle stockte und sich z.T. aufstaute. Der Kläger befuhr zunächst die rechte Fahrspur und der Beklagte zu 2. fuhr auf der mittleren Spur. Der Beklagte zu 2. musste staubedingt anhalten. Der Kläger wollte sodann von der rechten Spur nach links in eine Lücke vor dem LKW auf die mittlere Fahrspur wechseln, um seine Fahrt geradeaus in Fahrtrichtung Stadt K. fortzusetzen. Nach dem Wiederanfahren des Beklagten zu 2. kam es zu einer Kollision beider Fahrzeuge. Der Pkw des Klägers wurde seitlich hinten links beschädigt, wobei sich die Schadenszone vom hinteren Drittel der linken Fondtür über die Seitenwand hinweg bis in den hinteren Bereich des linken Hinterradausschnitts hinein erstreckte (flächige, horizontal verlaufende Schrammspuren). Zwischen den Parteien ist streitig, ob das klägerische Fahrzeug zum Kollisionszeitpunkt gestanden hat.

2 Der Kläger hat zunächst behauptet, der Verkehr habe sich kurzfristig gestaut und er sei nach links auf die mittlere Fahrspur in eine etwas größere, freie Lücke hineingefahren. Der Lkw habe ca. 6 bis 7 m hinter seinem Fahrzeug gestanden. Als sich der Verkehr wieder in Bewegung gesetzt habe, sei der Beklagte zu 2) mit dem Lkw angefahren und auf den stehenden Pkw des Klägers aufgefahren.
Das Landgericht hat Beweis erhoben durch Einholung eines schriftlichen Gutachtens des Sachverständigen S. vom 30.04.2025. Dieses Gutachten kommt nach Auswertung des zur Verfügung stehenden Materials zu dem Ergebnis, dass sich der klägerische Pkw zum Kollisionszeitpunkt in Bewegung befand.

3 Nach Vorlage des Gutachtens hat der Kläger mit Schriftsatz vom 03.07.2025 vorgetragen, dass das Spurenbild auch dadurch entstanden sein könnte, dass sich der Kläger nach der Kollision mit seinem PKW vom Beklagtenfahrzeug durch eine aktive Fahrbewegung entfernt und die Fahrzeuge so voneinander getrennt worden seien.

4 Mit dem angefochtenen Urteil vom 07.08.2025 hat das Landgericht die Klage abgewiesen. Nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme stehe fest, dass der Kläger bei seinem Fahrstreifenwechsel gegen § 7 Abs. 5 StVO verstoßen habe. Dafür spreche ein Anscheinsbeweis, der vom Kläger nicht erschüttert worden sei. Es habe aufgrund der Ergänzungsfragen aus dem klägerischen Schriftsatz vom 03.07.2025 auch kein entsprechendes Gutachten mehr eingeholt werden müssen. Das Gutachten des Sachverständigen S. sei vielmehr eindeutig. Der Sachverständige habe festgestellt, dass die Kollision - anders als vom Kläger behauptet - in der Bewegung stattgefunden hat.

5 Dagegen richtet sich die Berufung des Klägers.

6 Er ist der Auffassung, das Landgericht habe die Ergänzungsfragen aus dem Schriftsatz vom 03.07.2025 ignoriert. Es liege insoweit eine mangelhafte Beweiserhebung und -würdigung vor. Das angefochtene Urteil beruhe auf diesem Fehler und sei deshalb rechtsfehlerhaft.

7 Er beantragt, das angefochtene Urteil aufzuheben und wie folgt neu zu fassen:

8 1. Die Beklagten als Gesamtschuldner zu verurteilen, an ihn 20.604,93 € zuzüglich Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz hierauf seit dem 07.02.2024 auf 15.588,18 €, seit dem 20.02.2024 auf 89,00 € und im Übrigen seit dem 02.03.2024 zu zahlen;

9 2. Die Beklagten als Gesamtschuldner zu verurteilen, an ihn vorgerichtliche Rechtsanwaltskosten seiner nunmehrigen Prozessbevollmächtigten in Höhe von 1.295,43 € zuzüglich Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz hierauf seit dem 07.02.2024 auf 1134,55 € und im Übrigen seit dem 02.03.2024 zu zahlen.

10 Die Beklagten beantragen,

11 die Berufung des Klägers zurückzuweisen.

12 Sie verteidigen das angefochtene Urteil.

II.

13 Die Berufung des Klägers hat i.S.v. § 522 Abs. 2 ZPO offensichtlich keinen Erfolg. Auf die zutreffenden Ausführungen in der angefochtenen Entscheidung wird vollumfänglich Bezug genommen. Die Ausführungen des Klägers aus der Berufungsbegründung vom 28.08.2025 rechtfertigen keine andere Entscheidung. Dem Kläger steht kein Schadensersatz nach §§ 7 Abs. 1, 17 Abs. 1, 18 Abs. 1 StVG, § 115 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 VVG gegen die Beklagten zu.

14 1. Zu Recht ist das Landgericht nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme im Wege des Anscheinsbeweises davon ausgegangen, dass der Kläger bei seinem Fahrstreifenwechsel gegen die besonderen Sorgfaltspflichten nach § 7 Abs. 5 StVO verstoßen hat. Wenn sich - wie hier - die Kollision im unmittelbaren zeitlichen und örtlichen Zusammenhang mit dem Fahrstreifenwechsel ereignet hat, spricht der Beweis des ersten Anscheins dafür, dass der Fahrstreifenwechsler den Unfall unter Verstoß gegen § 7 Abs. 5 StVO verursacht hat. Im Rahmen der Abwägung nach § 17 Abs. 1 und 2 StVG tritt die Betriebsgefahr des LKW hinter den Verstoß des Klägers gegen die besonderen Sorgfaltspflichten beim Fahrstreifenwechsel (eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer muss ausgeschlossen sein) zurück, so dass der Kläger im Ergebnis für den Unfall allein verantwortlich ist.

15 2. Eine Gehörsverletzung (Fehler bei der Beweisaufnahme) liegt nicht vor. Die Anordnung einer schriftlichen Erläuterung oder mündlichen Ergänzung des Gutachtens nach § 411 Abs. 3 ZPO steht im Ermessen des Gerichts und muss nur bei Zweifeln oder Unklarheiten getroffen werden. Der entsprechende Antrag einer Partei darf im Urteil zurückgewiesen werden, wenn das schriftliche Urteil vollständig und überzeugungsfähig ist und die zu erläuternde Frage in dem Gutachten bereits eindeutig beantwortet worden ist (vgl. Zöller- Greger, ZPO, 35. Aufl., § 411 Rn. 5 m.w.N.). Das ist hier der Fall.

16 Der Sachverständige Dipl.-Ing. S. hat sich aktiv mit der Frage der Standkollision auseinander gesetzt und dazu alle zur Verfügung stehenden Unterlagen ausgewertet. Insbesondere hat er sich mit dem Schadengutachten des Ingenieurbüros H. vom 17.01.2024

und den seinerzeit vor Ort aufgenommene Schadenfotos mit den entsprechenden Detailansichten der Beschädigungen am Pkw und am Lkw auseinandergesetzt. Der Sachverständige hat sich sämtliche Originale der Schadensfotos zum Gutachten des Ingenieurbüros H. sowie diverse Handyfotos des Klägers in digitaler Form übermitteln lassen und diese Fotos eingehend analysiert . In den Anlagen A 11 bis A 13 des schriftlichen Gutachtens vom 30.04.2025 hat der Sachverständige S. die aussagekräftigen Detailfotos des Klägerfahrzeugs zusammengestellt. Die Auswertung der Kontaktspuren an der linken Seite des Pkw ergab zahlreiche Hinweise darauf, dass die dortigen Beschädigungen durch einen „von vorne nach hinten verlaufenden Streifkontakt“ entstanden sind. Auch das linke Hinterrad ließ Spuren erkennen, die auf eine Drehung des Rades während der Spurentstehung hindeuteten. Der Sachverständige hat alle Hinweisspuren nachvollziehbar zusammengefasst (S. 8 - 10 des Gutachtens) und ist aus technischer Sicht zu dem eindeutigen Ergebnis gelangt, dass *„sich der klägerische Pkw zum Kollisionszeitpunkt in Bewegung befand und dabei eine etwas höhere Geschwindigkeit als der offenbar gerade im Anfahren begriffene Lkw der Beklagtenseite innehatte*“ (S. 10 des Gutachtens).

17 Allein wegen der mit Schriftsatz vom 03.07.2025 als Anlage K 10 eingereichten drei Lichtbilder war kein Ergänzungsgutachten einzuholen. Zum einen lagen diese vom Kläger offenbar selbst gefertigten Lichtbilder dem Sachverständigen bereits im Rahmen seiner Begutachtung vor. Zum anderen ist zweifelhaft, ob sich aus der bloßen „Delle“ überhaupt eine von hinten nach vorne verlaufende Kontaktspur ergibt. Der Sachverständige hat vielmehr nach Auswertung aller ihm zur Verfügung gestellten Lichtbilder nur Hinweise darauf entdeckt, dass der Schaden durch einen von vorne nach hinten verlaufenden Streifkontakt entstanden ist. Wenn diese Spuren - wie vom Kläger nach Vorlage des Gutachtens behauptet - erst durch das seitliche Wegfahren nach der Kollision verursacht worden sind, dann hätten sich zumindest vorher (Stichwort „Schubumkehr“) noch diverse Spuren eines Auffahrens des LKWs auf das stehende Auto (d.h. Kontaktspuren von hinten nach vorne) finden lassen müssen. Das aber war hier nicht der Fall und wird vom Kläger auch nicht behauptet.

18 Im Übrigen weisen die Beklagten zu Recht darauf hin, dass sich nach den Feststellungen des Sachverständigen im Zeitpunkt der Kollision beide Fahrzeuge in Bewegung befunden haben müssen. Wenn aber - wie der Kläger nunmehr behauptet - die dokumentierten Kontaktspuren allein durch das Lösen vom LKW durch das Wegfahren des PKW nach der Kollision entstanden sein sollen, würde dies im Umkehrschluss bedeuten, dass der LKW dann gestanden hätte. Das steht aber nicht im Einklang mit den Feststellungen des Sachverständigen.

19 Nach alledem ist die Berufung des Klägers offensichtlich unbegründet.