

|                            |                                                                                           |
|----------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Gericht:</b>            | Schleswig-Holsteinisches Oberlandesgericht 7. Zivilsenat                                  |
| <b>Entscheidungsdatum:</b> | 28.11.2025                                                                                |
| <b>Aktenzeichen:</b>       | 7 U 61/25                                                                                 |
| <b>ECLI:</b>               | ECLI:DE:OLGSH:2025:1128.7U61.25.00                                                        |
| <b>Dokumenttyp:</b>        | Urteil                                                                                    |
| <b>Quelle:</b>             |          |
| <b>Normen:</b>             | § 254 Abs 1 BGB, § 254 Abs 2 BGB, § 840 Abs 1 BGB, § 115 VVG, § 3 Abs 1 S 2 StVO ... mehr |

---

### **Abwägung der Mitverursachungsbeiträge bei einem Unfall mit Traktorgespann**

#### **Leitsatz**

1. Im Rahmen der Abwägung nach § 17 Abs. 1 StVG müssen sich die jeweiligen unstreitigen oder nachgewiesenen Tatbeiträge auf den Unfall ausgewirkt haben. Dies ist auch dann der Fall, wenn es zu einer deutlichen Abmilderung des Unfallverlaufs und der erlittenen Schäden/Verletzungen gekommen wäre.(Rn.17)
2. Der Fahrer eines landwirtschaftlichen Gespanns (Traktor mit voll beladenem Anhänger), der berechtigt in eine Vorfahrtstraße nach links einbiegen will, muss in der Regel sofort anhalten, sobald ein auf der Vorfahrtstraße herannahender Verkehrsteilnehmer für ihn sichtbar wird. Er darf den Einbiegevorgang nur dann fortsetzen, wenn er nach der Verkehrslage darauf vertrauen kann, dass er die Fahrbahn für den herannahenden Verkehrsteilnehmer rechtzeitig frei machen kann.(Rn.18)
3. Ein Fahrer muss seine Geschwindigkeit bei Dunkelheit auf der Landstraße mit eingeschaltetem Abblendlicht so einrichten, dass er innerhalb des Lichtkegels rechtzeitig anhalten kann.(Rn.21)
4. Die absolute Fahruntüchtigkeit des Fahrers wegen Alkohol (hier 1,59 Promille) kann im Rahmen der Abwägung nach § 17 StVG nur dann berücksichtigt werden, wenn sie sich erwiesenermaßen unfallursächlich ausgewirkt hat. Der Beweis des ersten Anscheins spricht für die Ursächlichkeit der Trunkenheit, wenn sich der Unfall in einer Verkehrslage und unter Umständen ereignet, die ein nüchterner Fahrer hätte meistern können.(Rn.23)
5. Verletzte Beifahrer, Mitfahrer oder Fahrgäste müssen sich weder das Verschulden des Fahrers noch die Betriebsgefahr des benutzten Fahrzeuges entgegenhalten lassen. Auf den Insassen des Kraftfahrzeugs, der weder Halter noch Fahrer ist, erstreckt sich § 17 Abs. 1 StVG nicht.(Rn.27)
6. Die Mitfahrt mit einem erkennbar alkoholbedingt Fahruntüchtigen kann nach § 9 StVG, 254 BGB grundsätzlich einen Verstoß gegen die eigenen Obliegenheiten darstellen, da mit einer solchen Fahrt eine erhöhte Unfallwahrscheinlichkeit einhergeht. Die Erkennbarkeit der Alkoholisierung muss von der Gegenseite dargelegt und nachgewiesen werden.(Rn.28)

#### **Verfahrensgang**

vorgehend LG Kiel, 19. Juni 2025, 13 O 111/23

## Tenor

Auf die Berufung der Beklagten wird das Urteil der Einzelrichterin der 13. Zivilkammer des Landgerichts Kiel vom 19.06.2025 - unter Zurückweisung der Berufung im Übrigen - teilweise geändert und wie folgt neu gefasst:

1. Die Beklagten werden als Gesamtschuldner verurteilt, an das klagende Land weitere 16.894,21 € nebst Zinsen in Höhe von fünf Prozentpunkten über Basiszinssatz seit dem 04.03.2023 zu zahlen. Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.
2. Von den Kosten des Rechtsstreits in beiden Rechtszügen tragen das klagende Land 12 % und die Beklagten als Gesamtschuldner 88 %.
3. Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar.

## Gründe

I.

- 1 Das klagende Land begehrt von den Beklagten aus übergegangenem Recht (§ 52 LBG SH) Schadensersatz aus einem Verkehrsunfall, der sich am späten Abend (gegen 22:25 Uhr) des 13.8.2021 auf der L 4711 (H.- Chaussee) in Fahrtrichtung B. auf Höhe der Einmündung „S.T.“ ereignet hat. Die untergeordnete Einmündung ist mit einem Vorfahrt-ge-währen-Schild (Verkehrszeichen Nr. 205) gekennzeichnet, an der L4711 ist das Verkehrs-zeichen Nr. 306 (Vorfahrtstraße) aufgestellt. Bei dem Unfall sind die Versorgungsemp-fänger des klagenden Landes, die Eheleute A. und C., tödlich verunglückt. Beide - Herr A. als Fahrer; seine Ehefrau als Beifahrerin - befuhren mit dem VW Golf Cabriolet des Herrn A. die H.- Chaussee in Richtung B.. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit am Unfallort be-trug 70 km/h. Der Sachverständige Dipl.-Ing. M. hat die Kollisionsgeschwindigkeit auf 60 - 80 km/h eingegrenzt und ist bei seinen Berechnungen von einer Annäherungsge-schwindigkeit des VW-Golf von mindestens 70 km/h ausgegangen (nach dem Dekra-Gut-achten soll diese mit hoher Wahrscheinlichkeit sogar noch überschritten worden sein). Der Beklagte zu 2) wollte mit dem landwirtschaftlichen Gespann (Länge mindestens 11,5 m) des Beklagten zu 3), bestehend aus einem Deutz Schlepper und einem mit Weizen beladenen zweiachsigen Muldenkipper Veenhuis (16 to) von der Straße „S.T.“ auf die L4711 in einem Linksbogen einbiegen, um auf der Gegenseite unmittelbar über die Ab-biegespur in die Straße „E.“ abzubiegen.
- 2 Der VW-Golf Cabrio kollidiert mit dem quer auf seiner Fahrbahn befindlichen Anhänger des Gespannes, dabei schob sich der PKW unter den Anhänger. Herr A. war sofort tot, seine Ehefrau verstarb 5 Tage später im Krankenhaus an Multiorganversagen. Die dem Fahrer A. bei der Obduktion entnommene Blutprobe ergab eine BAK von 1,59 Promille. Das klagende Land beziffert seine Forderung wie folgt:
- 3

|                    |                   |
|--------------------|-------------------|
| Sterbegeld A.      | 7.056,76 €        |
| Sterbegeld C.      | 6.739,25 €        |
| Beihilfe A.        | 108,73 €          |
| <u>Beihilfe C.</u> | <u>10.679,11€</u> |
| Gesamt:            | 24.583,85 €       |
| <u>./. Gezahlt</u> | <u>5.301,14 €</u> |

Restforderung

**19.282,71 €**

- 4 Bezüglich Frau C. wurde vorgerichtlich eine Haftungsquote von 30 % anerkannt und ein Betrag in Höhe von 5.301,14 € gezahlt (Rest 19.282,71 €).
- 5 Das Landgericht hat den Beklagten zu 2) persönlich angehört und Beweis erhoben durch Einholung von schriftlichen Sachverständigengutachten (rechtsmedizinisches Gutachten von Prof. Dr. B. vom 11.03.2024; unfallanalytisches Gutachten des Dipl.-Ing. M. vom 16.09.2024 mit mündlichen Ergänzungen vom 27.02.2025).
- 6 Mit dem angefochtenen Urteil hat das Landgericht die Klage in vollem Umfang zuerkannt. Nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme sei zulasten der Beklagten ein Vorfahrtspflichtverstoß gegen § 8 Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 StVO festzustellen. Die absolute Fahruntüchtigkeit des Fahrers A. habe sich nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme nicht unfallkausal ausgewirkt, weil auch ein nüchterner Fahrer die Situation nicht ohne weiteres hätte meistern können. Aufgrund der erheblich höheren Betriebsgefahr sowie des Vorfahrtsverstoßes des Beklagten zu 2) trete die einfache Betriebsgefahr des Pkws vollständig zurück.
- 7 Dagegen richtet sich die Berufung der Beklagten, die Einwendungen zum Haftungsgrund und zur Haftungsquote geltend machen. Eine Einweisung durch die Beifahrerin sei nicht notwendig gewesen, zumal ein Queren der Landstraße bei Dunkelheit auch für die Beifahrerin des Beklagten zu 2) zu gefährlich gewesen wäre. Die Unfallopfer treffe ein Mitverschulden. Der Fahrer A. hätte nur unter der Prämisse des Sichtfahrgebotes und nicht auch noch alkoholisiert mit einem BAK-Wert von 1,59 Promille fahren dürfen. Die Abwägung des Landgerichts, wonach die Betriebsgefahr des klägerischen Fahrzeugs vollständig zurücktrete, sei nicht haltbar. Die absolute Fahruntüchtigkeit des Fahrers sei auch unfallkausal gewesen. Durch das erstinstanzliche Gericht werde unterstellt, dass ein Fahrer, der deutlich über der absoluten Fahruntüchtigkeit mit 1,59 Promille liege, keine Reaktionszeitverzögerung aufweisen würde. Nach Auskunft des Sachverständigen M. hätte Blickkontakt vom klägerischen Fahrzeug zum Traktor und umgekehrt auf einer Strecke von mindestens 90 m bestehen müssen. Wenn - zugunsten des klägerischen Fahrzeuges unterstellt - das klägerische Fahrzeug nur mit 70 km/h gefahren worden wäre, hätte es bei einer Reaktionszeit von 2,5 Sekunden vom Zeitpunkt der ersten Wahrnehmung bis zur Bremsseinleitung nur 48,61 m zurückgelegt. Zu diesem Zeitpunkt wäre dann das klägerische Fahrzeug zum Traktor noch 41,39 m entfernt gewesen. Der normale Bremsweg wäre mit 49 m zu berechnen gewesen. Bei einer Gefahrenbremsung ist von einer Halbierung des Bremsweges auszugehen, mithin von einem Bremsweg von 24,5 m. Konkret hätte dies zur Folge gehabt, dass der Unfall vermeidbar gewesen wäre. Von der Bremswegeinleitung bis zur Vollbremsung wäre eine Strecke von 73,11 m (48,61 m + 24,5 m) zurückgelegt worden, so dass zum Gespann der Beklagtenseite noch eine Strecke von 16,89 m offen gewesen wäre. Bremsspuren des klägerischen Fahrzeugs seien nicht festgestellt worden, so dass davon auszugehen sei, dass der Fahrer wegen seiner Alkoholisierung überhaupt nicht gebremst habe, sondern durchgefahren sei.
- 8 Auch der Geschädigten C. falle nach § 254 BGB, § 9 StVG ein Mitverschulden zur Last. Aus dem Obduktionsbericht ergebe sich, dass der Fahrer anhand seines Leberzustandes eine sehr hohe Alkoholgewöhnung gehabt haben müsse. Frau C. habe als Ehefrau einen genauen Einblick in die Lebensführung und Lebenssituation des verunglückten Fahrers

A. gehabt. Beide seien zuvor auf einer gemeinsamen Veranstaltung gewesen und hätten gemeinsam gefeiert. Frau C. habe Kenntnis von der Affinität ihres Ehemannes in Bezug auf dessen Alkoholkonsum gehabt und wäre verpflichtet gewesen, vor Fahrtantritt sich zunächst nach seiner Fahrtauglichkeit zu erkundigen. Sie habe sich wider besseres Wissen in das Fahrzeug gesetzt, das durch ihren stark alkoholisierten Ehemann gefahren wurde. Das stelle eine Obliegenheitsverletzung des Beifahrers dar (vgl. OLG Celle vom 05.10.2011, 14 U 93/11).

- 9 Zur Schadenshöhe werden mit der Berufung keine Einwendungen mehr erhoben.
- 10 Die Beklagten beantragen,  
unter Abänderung des am 19. Juni 2025 verkündeten Urteils des Landgerichtes K.  
die Klage abzuweisen.
- 11 Die Klägerin beantragt,  
die Berufung zurückzuweisen.
- 12 Sie verteidigt das angefochtene Urteil.
- 13 Der Senat hat Beweis erhoben durch ergänzende Anhörung der Sachverständigen Dipl.-Ing. M.. Wegen des Ergebnisses der Beweisaufnahme wird Bezug genommen auf den Inhalt des Protokolls der mündlichen Verhandlung vom 13.11.2025 und die von dem Sachverständigen im Termin überreichten Tischvorlagen.
- II.
- 14 Die Berufung der Beklagten hat nur teilweise Erfolg, im Übrigen ist die Berufung unbegründet. Das klagende Land hat gegen die Beklagten als Gesamtschuldner einen Anspruch auf Schadensersatz in Höhe von 16.894,21 € aus §§ 7 Abs. 1, 17 Abs. 1 und 2, 18 StVG, §§ 3, 8 Abs. 1 StVO, § 115 VVG. Wegen der übergeleiteten Ansprüche des tödlich verunglückten Fahrers Albrecht muss sich das klagende Land aufgrund der mitursächlichen Geschwindigkeitsüberschreitung einen Mitverursachungsbeitrag von 1/3 anrechnen lassen. Insoweit (2.388,50 € = 1/3 von 7.165,49) war die Klage deshalb abzuweisen.
- 15 Die Feststellungen des Senats beruhen im Wesentlichen auf den überzeugenden Ausführungen des Sachverständigen Dipl.-Ing. M.. Der Sachverständige M. trifft - wie sich bei seiner ergänzenden Anhörung im Termin am 13.11.2025 bestätigt hat - seine Aussagen erst nach sorgfältiger Untersuchung und nach gewissenhafter Abwägung aller Umstände. Er ist gerichtsbekannt ein sehr erfahrener Unfallrekonstruktionsgutachter. Seine Ausführungen sind deshalb eine nachvollziehbare und zuverlässige Grundlage für die Überzeugungsbildung des Senats (§ 286 ZPO).
- 16 1. Der Unfall stellt für keine der Parteien ein unabwendbares Ereignis i.S.d. § 17 Abs. 3 StVG mit der Folge eines Haftungsausschlusses dar. Der Beklagte zu 2) hat beim Einfahren auf die vorfahrtsberechtigte Straße mit seinem Traktorgespann die Sorgfaltsanforderungen des § 8 Abs. 1 S.2 Nr. 1 StVO missachtet. Der PKW-Fahrer Albrecht war stark alkoholisiert und ist - trotz Dunkelheit - mit überhöhter Geschwindigkeit gefahren (§ 3 Abs. 1 StVO).
- 17 2. Damit ist nach §§ 17 Abs. 1 und Abs. 2, 18 Abs. 3 StVG eine Abwägung der Verursachungs- und Verschuldensanteile der Fahrer der beteiligten Fahrzeuge unter Berücksichtigung der von beiden Fahrzeugen ausgehenden Betriebsgefahr geboten. Im Rah-

men der Abwägung der wechselseitigen Verursachungsanteile sind unter Berücksichtigung der von beiden Fahrzeuge ausgehenden Betriebsgefahr nur unstrittige oder aber zugestandene und bewiesene Umstände zu berücksichtigen. Jeder Halter hat dabei die Umstände zu beweisen, die dem anderen zum Verschulden gereichen und aus denen er für die vorzunehmende Abwägung für sich günstige Rechtsfolgen herleiten will. Nur vermutete Tatbeiträge oder die bloße Möglichkeit einer Schadensverursachung aufgrund geschaffener Gefährdungslage haben deswegen außer Betracht zu bleiben (ständige Rechtsprechung des BGH, Urteil vom 21.11.2006, VI ZR 115/05, NJW 2007, 506; Urteil vom 27.06.2000, VI ZR 126/99, NJW 2000, 3069; OLG Karlsruhe, Beschluss vom 26.07.2018, 1U 117/17, Juris Rn. 5). Die jeweils ausschließlich unstrittigen oder nachgewiesenen Tatbeiträge müssen sich zudem auf den Unfall ausgewirkt haben (Kausalität). Dies wäre auch dann der Fall, wenn es zu einer deutlichen Abmilderung des Unfallverlaufs und der erlittenen Schäden/Verletzungen gekommen wäre (BGH, Urteil vom 18.11.2002, VI ZR 321/02, NJW 2004, 772; BGH, Urteil vom 10.10.2000, NJW 2001, 152 = NZV 2001, 35 Rn. 8; OLG Frankfurt/M. Urteil vom 15.4.2014, 16 U 213/13). Der Beweis obliegt demjenigen, welcher sich auf einen in die Abwägung einzustellenden Gesichtspunkt beruft (BGH, Urteil vom 13.02.1996, VI ZR 126/95, NZV 1996, 231, 232; OLG Dresden, Urteil vom 25.02.2020, 4 U 1914/19, Juris Rn. 4; OLG Schleswig, Beschluss vom 8.6.2020, 7U 36/20).

- 18 Zu Lasten der Beklagten spricht der Anscheinsbeweis einer Vorfahrtverletzung. Der Beklagte zu 2) hat mit seinem Traktorgespann die Wartepflicht nach § 8 Abs.1 und Abs. 2 StVO missachtet. Der Wartepflichtige darf sich bei Unübersichtlichkeit nur so in die Vorfahrtstraße hineintasten, dass er notfalls sofort anhalten kann (§ 8 Abs. 2, S. 3 StVO). Vortasten bedeutet zentimeterweise Vorrollen bis zum Übersichtspunkt mit sofortiger Anhaltmöglichkeit (OLG Düsseldorf, Urteil vom 10.2.2015, I-1 U 41/14, juris Rn. 21 f.). Der Beklagte zu 2) hatte beim Ansetzen zum Überqueren der L4711 keine ausreichende Sicht, um unter Wahrung der von ihm einzuhaltenden Sorgfalt die Vorfahrt sicher gewährleisten zu können. Ausweislich der Ausführungen des Sachverständigen Dipl.-Ing. M. konnte er beim Anfahren nur eine Strecke von etwa 90 m nach links überblicken (wegen leichter Kurve, Bewuchs am Fahrbahnrand, Leitplanke ca. 125 m vor dem Kollisionsort). Deshalb dürfte zwar mit hoher Wahrscheinlichkeit beim Anfahrbeginn des Traktorgespanns der von links herannahende PKW für den Traktorfahrer noch nicht erkennbar gewesen sein (in allen Berechnungsversionen des Sachverständigen dürfte sich der PKW zu diesem Zeitpunkt noch mehr als 120 m vom späteren Kollisionsort entfernt befunden haben), aber die Erkennbarkeit war sicher spätestens gegeben, als sich der Traktor mit der Fahrerkabine zwischen dem ersten und zweiten Drittel des Fahrstreifens des Klägerfahrzeuges befunden hatte (vgl. Sachverständiger Dipl.-Ing. M., Protokoll v. 27.2.2025). Der Fahrer eines schwerfälligen Fahrzeugs, der berechtigt in eine Vorfahrtstraße nach links einbiegen will, muss in der Regel sofort anhalten, sobald ein auf der Vorfahrtstraße herannahender Verkehrsteilnehmer für ihn sichtbar wird. Er darf den Einbiegevorgang nur dann fortsetzen, wenn er nach der Verkehrslage darauf vertrauen kann, dass er die Fahrbahn für den herannahenden Verkehrsteilnehmer rechtzeitig frei machen kann (BGH, Urteil vom 25.1.1994, VI ZR 285/92, NZV 1994, 184-186 und juris). Gegen diese Wartebzw. Sorgfaltspflicht hat der Beklagte zu 2) verstoßen. Nach den Berechnungen des Sachverständigen Dipl.-Ing. M. hat das landwirtschaftliche Gespann bis zum Kollisionsort eine Wegstrecke von 11,6 m zurückgelegt. Der Sachverständige ist dabei davon ausgegangen, dass der Traktor zum Zeitpunkt der ersten Reaktionsmöglichkeit des PKW-Fahrers zunächst nur mit langsamen 6 - 7 km/h und zum (späteren) Kollisionszeitpunkt mit 7 - 13 km/h unterwegs war. Das passt zu der Aussage des Beklagten zu 2), der im Rah-

men seiner Anhörung am 18.01.2024 selbst angegeben hat, dass er nach dem „Warnruf“ seiner Beifahrerin das Traktorgespann noch beschleunigt habe. Nach den Berechnungen des Sachverständigen Dipl.-Ing. M. stand für den PKW-Fahrer zwischen der ersten Erkennbarkeit des landwirtschaftlichen Gespanns bis zum späteren Kollisionszeitpunkt noch ein Zeitrahmen von 2,8 bis 4,0 Sekunden zur Verfügung.

- 19 Wegen des bereits feststehenden Fahrfehlers des Beklagten zu 2) kann offen bleiben, ob er sich tatsächlich schon beim Einfahren auf die Vorfahrtstraße eines Einweisers hätte bedienen müssen. Der in eine bevorrechtigte Straße nach links Einbiegende muss sich eines Einweisers nur dann bedienen, wenn von dem Einbiegevorgang für den normalen Verkehr ungewöhnliche Gefahren ausgehen. Solche außergewöhnlichen Gefahrensituationen sind nur dann gegeben, wenn der Einbiegevorgang wegen der Länge und Schwerfälligkeit des Fahrzeuges längere Zeit in Anspruch nimmt und die Wahrnehmbarkeit wegen erheblich eingeschränkter Sichtverhältnisse, z.B. bei Dunkelheit, Nebel oder an besonders unübersichtlichen Stellen, besonders erschwert ist (BGH, Urteil vom 25.1.1994, VI ZR 285/92, juris Rn. 9).
- 20 Es kann auch offenbleiben, ob der Beklagte zu 2) das gelbe Blinklicht (Rundumlicht) am Traktor hätte einschalten müssen. Abgesehen davon, dass gem. § 52 IV Nr. 3 StVZO Fahrzeuge mit ungewöhnlicher Breite oder Länge nur dann mit einem solchen Rundumlicht ausgerüstet sein dürfen, wenn die genehmigende Behörde die Führung der Warnleuchten vorgeschrieben hat, hätte auch der zulässige Verwendungseinsatz nach § 38 Abs. 3 S.3 StVO dargelegt und nachgewiesen werden müssen.
- 21 Auf der Klägerseite ist bei der Abwägung - entgegen der Auffassung des Landgerichts - ein Geschwindigkeitsverstoß des PKW-Fahrers Albrecht zu berücksichtigen. Nach § 3 Abs. 1 S.2 StVO ist die Geschwindigkeit insbesondere den Straßen-, Verkehrs-, Sicht- und Wetterverhältnissen anzupassen, gem. § 3 Abs. 1 S. 4 StVO darf nur so schnell gefahren werden, dass innerhalb der übersehbaren Strecke gehalten werden kann. Nach den Grundsätzen des Anscheinsbeweises kann insoweit schon ein Geschwindigkeitsverstoß nachgewiesen sein, wenn ein Fahrzeug bei Dunkelheit auf ein auf der Fahrbahn befindliches Hindernis, wie z.B. einen querstehenden Anhänger auffährt (OLG Dresden, Urteil vom 26.11.2010, 7 U 1372/09, juris Rn. 20). Ein Fahrer, der bei Dunkelheit mit eingeschaltetem Abblendlicht fährt, muss seine Geschwindigkeit und Fahrweise so einrichten, dass er vor auf der Fahrbahn befindlichen Hindernissen wie z.B. unbeleuchteten Fahrzeugen rechtzeitig anhalten kann (OLG Schleswig, Urteil vom 28.4.1994, 7 U 109/90, NZV 1995, 445-446). Dabei sind der individuelle Lichtkegel (bei eingeschaltetem Abblendlicht) und der individuelle Brems- und Anhalteweg zu berücksichtigen. Nach dem Gutachten des Sachverständigen Dipl.-Ing. M. bestand für den Pkw bei Abblendlicht eine ausgeleuchtete Sichtweite (mittlerer Scheinwerferkegel) von lediglich ca. 40 m. Zum Unfallzeitpunkt herrschte astronomische Dämmerung (22.32 - 23:45 MEZ; d.h. der Horizont war nicht mehr sichtbar) und das sich in Bewegung befindliche Traktorgespann war als solches nur schwer erkennbar. Nach den Berechnungen des Sachverständigen wäre es - eine Reaktionszeit von 2,5 Sekunden unterstellt - bei einer Geschwindigkeit von bis zu 43 km/h noch möglich gewesen, innerhalb des Lichtkegels von 40 m anzuhalten. Zugunsten der Klägerin ist der Sachverständige bei seinen Folgeberechnungen deshalb von einer nach § 3 Abs. 1 StVO zulässigen Ausgangsgeschwindigkeit von 40 - 50 km/h ausgegangen. Der Fahrer Albrecht hätte spätestens in einer Entfernung von ca. 80 m vor dem tatsächlichen Kollisionsort regieren müssen, als sich der beleuchtete Traktor zu 2/3 auf seiner Fahrbahn befand, mithin als solcher erkennbar war. Ausgehend von einer Reakti-

onszeit von bis zu 2,5 Sekunden und einer mittleren Bremsverzögerung von  $7,5 \text{ m/s}^2$  (= Gefahrenbremsung) des VW-Golf (Erstzulassung 2014) wäre die Kollision bei einer Ausgangsgeschwindigkeit von 50 km/h - in allen Berechnungsversionen des Sachverständigen Dipl.-Ing. M. - räumlich vermeidbar gewesen (vgl. Protokoll vom 13.11.2025, Bl. 113 eA). Die Geschwindigkeitsüberschreitung des Fahrers A. ist deshalb nachweislich mitursächlich für den Unfall gewesen.

- 22 Zur Überzeugung des Senats steht nicht fest, dass die fehlenden Reflektoren an dem Muldenanhänger (vorgeschrieben nach § 51a StVZO) mitursächlich für den Unfall gewesen sind. Der Sachverständige Dipl.-Ing. M. hat erklärt, dass dieser Umstand an der rechtzeitigen Erkennbarkeit des Traktorgespans nichts geändert hätte. Der Fahrer A. hätte nämlich schon viel früher auf den Schlepper und dessen Beleuchtung reagieren müssen (nämlich in einer Entfernung von ca. 80 m vom späteren Kollisionsort). Der Anhänger wäre - wenn er mit entsprechenden Seitenstrahlern versehen wäre, zwar als solcher deutlicher erkennbar gewesen. Aufgrund der reflektierenden Radschüsseln der Doppelachse (siehe Lichtbild Tischvorlage 2 im Termin am 13.11.2025) war der Muldenanhänger jedoch grundsätzlich auch für herannahende Fahrzeuge erkennbar.
- 23 Entgegen der Auffassung der Beklagten ist im Rahmen der zivilrechtlichen Abwägung nicht zu Lasten der Klägerin zu berücksichtigen, dass der Fahrer A. zum Unfallzeitpunkt mit einer Blutalkoholkonzentration 1,59 Promille erheblich alkoholisiert und deshalb absolut fahruntüchtig war. Im Rahmen der Haftungsverteilung können nämlich nur solche Umstände berücksichtigt werden, die sich erwiesenermaßen unfallursächlich ausgewirkt haben (so ausdrücklich zur Frage der Alkoholisierung bei absoluter Fahruntüchtigkeit BGH, Urteil vom 10.1.1995, VI ZR 247/94, NJW 1995, 1029; OLG Hamm, Urteil vom 1.9.1994, 6 U 85/94, juris Rn. 14; OLG Koblenz, Urteil vom 3.2.2014, 12 U 607/13, juris Rn. 16). Dabei wird nicht verkannt, dass Trunkenheit im Bereich absoluter Fahruntüchtigkeit wegen der damit verbundenen Beeinträchtigung der Wahrnehmungs- und Reaktionsfähigkeit sowie der Gefahr von Fehleinschätzungen und -reaktionen generell eine erhebliche Gefährdung des Straßenverkehrs mit sich bringt. Nach ständiger Rechtsprechung des BGH spricht der Beweis des ersten Anscheins nur dann für die Ursächlichkeit der Trunkenheit, wenn sich der Unfall in einer Verkehrslage und unter Umständen ereignet, die ein nüchterner Fahrer hätte meistern können (vgl. BGH, Urteil vom 10.1.1995, VI ZR 247/94, NJW 1995, 1029, beck-online m.w.N.; OLG Schleswig, Urteil vom 12.2.1974, 9 U 64/73, juris + VersR 1975, 290; OLG Frankfurt, Urteil vom 3.2.2010, 12 U 47/08, juris). Diese Voraussetzungen können hier nicht mit der erforderlichen richterlichen Überzeugung (§ 286 ZPO) festgestellt werden. Ein an die Trunkenheit anknüpfender Anscheinsbeweis scheidet in diesem Fall schon deshalb aus, weil eine klare Vorfahrtspflichtverletzung des Beklagten zu 2) nach § 8 Abs. 1 StVO nachgewiesen ist (s.o.). Allein die Trunkenheit des tödlich verunglückten Fahrers begründet keine Verkehrslage, die die Vorfahrtverletzung des Beklagten in einem milderem Licht erscheinen ließe. Nach den überzeugenden Ausführungen des Sachverständigen Dipl.-Ing. M. kann hier mit der erforderlichen Sicherheit nicht festgestellt werden, dass die Alkoholisierung zu einer für den Unfallhergang relevanten Verzögerung der Reaktionszeit geführt hat. Wegen der Dunkelheit und des als Hindernis nur schlecht erkennbaren Traktorgespans (komplexer Reaktionsvorgang) ist - so der Gutachter - auch für einen nüchternen Pkw-Fahrer von einer möglichen Reaktionszeit zwischen 2 und 2,6 Sekunden auszugehen. Nach dem sog. Dresdner Nachtsichtmodell (Laborbedingungen) sollen sich schon bei Dunkelheit Reaktionsgrundzeiten von etwa 1,2 bis 1,8 Sekunden ergeben, die sich regelmäßig mit zunehmendem Alter noch erhöhen. Der Sachverständige ist deshalb - mit gut nachvollzieh-

barer Begründung - in dieser Situation zu Recht auch für einen nüchternen Pkw-Fahrer von einer Reaktionszeit von etwa 2,5 Sekunden ausgegangen. Im Ergebnis kann deshalb nicht festgestellt werden, dass die Alkoholisierung zu einer für den Unfallhergang relevanten Verzögerung der Reaktionszeit des Fahrers Albrecht geführt hat.

- 24 Im Rahmen der Abwägung ist die abstrakte Gefahrerhöhung, d.h. die durch die alkoholbedingte absolute Fahruntüchtigkeit eingetretene generelle Gefährdung, nicht zu berücksichtigen (BGH, Urteil vom 10.1.1995, VI ZR 247/94, NJW 1995, 1029; a.A. OLG Celle, Urteil vom 10.3.1988, 5 U 24/87, VersR 1988, 608 - 609), weil damit der Unterschied zwischen dem Haftungsgrund bei der Gefährdungshaftung (§§ 7, 18 StVG) und der Bestimmung der jeweiligen Haftungsanteile (§ 17 StVG) verkannt wird. Die von einem Kraftfahrzeug bei seinem Betrieb ausgehende Gefährdung bildet den Zurechnungsgrund für die Einstandspflicht des Halters nach § 7 StVG bzw. des Fahrers nach § 18 StVG, von der sie nur freigestellt werden, wenn sie den Beweis nach § 7 II, 17 III StVG bzw. § 18 I 2 StVG führen. Anders verhält es sich dagegen, wenn die Haftung dem Grunde nach feststeht und es nur noch um die Haftungsverteilung zwischen den an einem Unfall beteiligten Fahrzeughaltern bzw. -führern geht. In diesem Stadium müssen die Umstände, die das Gewicht der einzelnen Verursachungsbeiträge bestimmen und damit als Betriebsgefahr erhöhende Faktoren den Haftungsanteil des jeweils anderen beeinflussen, bewiesen werden (vgl. BGH, Urteil vom 10.1.1995, VI ZR 247/94, NJW 1995, 1029, beck-online). Hier von kann auch im Fall absoluter Fahruntüchtigkeit nicht abgewichen werden. Andernfalls müssten auch andere Umstände (etwa überhöhte Geschwindigkeit, mangelnde Beleuchtung, Ermüdung etc.) ohne Rücksicht darauf, ob sie als gefahrerhöhender Moment im Unfall wirklich zum Tragen gekommen sind, im Rahmen der Abwägung nach § 17 StVG berücksichtigt werden. Das würde indes zu einer Haftungsverteilung nicht mehr nach Verursachungsanteilen, sondern nach bloßen Möglichkeiten einer Schadensentstehung führen (BGH, Urteil vom 10.1.1995, VI ZR 247/94, NJW 1995, 1029, beck-online m.w.N.).
- 25 Im Rahmen der gebotenen Haftungsabwägung nach § 17 II StVG ist - wie das Landgericht zutreffend erkannt hat - auf Seiten des Beklagten eine gravierende Vorfahrtspflichtverletzung nach § 8 Abs. 1 und 2 StVO zu berücksichtigen. Dieser Sorgfaltspflichtverstoß hat die ohnehin von dem 11,5 m langen, voll beladenen landwirtschaftlichen Gespann ausgehende Betriebsgefahr deutlich erhöht. Andererseits liegt aber auch ein ursächlicher Sorgfaltsverstoß des Fahrers Albrecht vor. Dieser hätte bei Dunkelheit mit Abblendlicht wegen der eingeschränkten Sichtweite nach § 3 I StVO nur höchstens 50 km/h schnell fahren dürfen. Tatsächlich ist er aber mindestens 70 km/h gefahren und nahezu ungebremsst (geschätzte Kollisionsgeschwindigkeit 60 - 80 km/h) auf den Anhänger geprallt. Ein Rücktritt der von dem PKW ausgehenden Betriebsgefahr kommt - entgegen der Annahme des Landgerichts - deshalb hier nicht in Betracht. Wegen des groben Vorfahrtspflichtverstoßes und der damit verbundenen hohen Betriebsgefahr des landwirtschaftlichen Gespanns liegt der überwiegende Beitrag auf Beklagtenseite. Im Ergebnis sieht der Senat in einer Haftungsquote von 1/3 zu 2/3 zu Lasten der Beklagten hier eine angemessene Abwägung der jeweiligen Verursachungsbeiträge.
- 26 3. Hinsichtlich der geschädigten Beifahrerin C. bleibt es hingegen bei der vollen Haftung der Beklagten gem. §§ 7 Abs. 1, 17 Abs. 1 und 2, 18 Abs. 3 StVG, 8 Abs. 1 StVO, 115 VVG. Ein Mitverschulden nach §§ 9 StVG, 254 BGB kann mit der erforderlichen Sicherheit (§ 286 ZPO) hier nicht festgestellt werden.
- 27 Auf die Abwägung nach Verursachungs- und Verschuldensanteilen im Rahmen des § 17 Abs. 1, 2, 18 Abs. 3 StVG kommt es lediglich im Innenverhältnis der Fahrzeughalter bzw.

Fahrzeugführer zueinander an. Nach außen haften die Verantwortlichen der Gefährdungshaftung als Gesamtschuldner entsprechend § 840 Abs. 1 BGB. Auf den Insassen des Kraftfahrzeugs, der weder Halter noch Fahrer ist, erstreckt sich § 17 Abs. 1 Satz 1 StVG nicht. Verletzte Beifahrer, Mitfahrer oder Fahrgäste müssen sich nicht das Verschulden des Fahrers zurechnen lassen. Etwas anderes folgt auch nicht aus § 254 Abs. 2 Satz 2 BGB. Diese Vorschrift findet zwar über ihren Wortlaut hinaus auch im Rahmen der Haftungsbegründung Anwendung, verlangt jedoch eine rechtliche Sonderbeziehung (§ 278 BGB; OLG Naumburg, Urteil vom 12.12.2008, 6 U 106/08, juris Rn. 24 - 27). Eine solche Sonderbeziehung besteht zwischen Eheleuten - wie hier - nicht. Der Beifahrer braucht sich auch nicht die Betriebsgefahr des benutzten Fahrzeuges entgegenhalten zu lassen, sondern nur sein eigenes Verschulden nach § 254 BGB (Scholten in: Freyermann/Wellner, jurisPK-Straßenverkehrsrecht, 2. Aufl., Stand: 23.12.2021, § 254 BGB, Rn. 43).

- 28 Die Mitfahrt mit einem erkennbar alkoholbedingt Fahruntüchtigen kann grundsätzlich einen Verstoß gegen die eigenen Obliegenheiten darstellen, da mit einer solchen Fahrt eine erhöhte Unfallwahrscheinlichkeit einhergeht (vgl. BGH Urteil v. 10.07.1979, VI ZR 223/87, juris Rn. 10; OLG Karlsruhe, Urteil v. 30.01.2009, 1 U 192/08, juris Rn. 25; OLG Schleswig, Beschluss vom 8.4.2021, 7 U 2/20). Hier sind jedoch keine konkreten Anhaltspunkte vorgetragen, dass die Trunkenheit des Fahrers A. für die Beifahrerin C. schon bei Fahrtantritt erkennbar war. Die Klägerin hat bestritten, dass die Fahruntauglichkeit des Fahrers A. für die Beifahrerin C. erkennbar war oder dass sie von dem Alkoholkonsum ihres Mannes bereits auf der vorangehenden Feier etwas mitbekommen hatte. Eine besondere Kontroll- oder Nachfragepflicht besteht auch in Eheverhältnissen nicht, zumal die Beklagtenseite keinerlei konkrete Umstände vorträgt, aus denen sich eine solche Pflicht ergeben könnte. Selbst bei Unterstellung einer „sehr hohen Alkoholgewöhnung“ des Fahrers A. ließe sich daraus kein Mitverschulden der Ehefrau C. herleiten. Die Klägerin hat ausdrücklich bestritten, dass die Geschädigte C. Kenntnis von einer Alkoholgewöhnung ihres Ehemannes gehabt hat. Zu der Gestaltung der Ehe der Eheleute A./C. haben die Beklagten nichts Konkretes vorgetragen. Ihr Vortrag beschränkt sich insoweit ausschließlich auf Spekulationen und Mutmaßungen sowie wertende Betrachtungsweisen. Ein Mitverschulden der Beifahrerin C. nach §§ 9 StVG, 254 Abs. 1 BGB lässt sich daraus nicht ableiten.
- 29 4. Schadenshöhe
- 30 Der Gesamtschaden ist unstreitig. Da das klagende Land die übergeleiteten Ansprüche der geschädigten C. zu 100 % und des geschädigten Fahrers A. zu 2/3 ersetzt bekommt, ergibt sich folgende Rechnung:
- 31 Geschädigte C.:
- 32 Gesamtschaden 17.418,36 € (6.739,25 + 10.679,11) ./.. Zahlung durch die Beklagten 5.301,14 € = Rest 12.117,22 €.
- 33 Geschädigter A.:
- 34 Gesamtschaden 7.165,49 € (= 7.056,76 + 108,73); davon 2/3 = 4.776,99 €.
- 35 Berechtigte Klagforderung: 12.117,22 + 4.776,99 = 16.894,21 €.

- 36 Der Zinsanspruch beruht auf §§ 286 Abs. 1, Abs. 2 Nr. 3, 288 Abs. 1 BGB.
- 37 5. Nebenentscheidungen
- 38 Die Kostenentscheidung folgt aus §§ 92, 97 ZPO. Die Entscheidung zur vorläufigen Vollstreckbarkeit beruht auf §§ 708 Nr. 10, 711, 713 ZPO.
- 39 Die Revision ist nicht zuzulassen, weil die Sache keine grundsätzliche Bedeutung hat und die Fortbildung des Rechts oder die Sicherung einer einheitlichen Rechtsprechung eine Entscheidung des Revisionsgerichts nicht erfordert, § 543 Abs. 2 ZPO. Die Sache hat ihren Schwerpunkt in den tatsächlichen Feststellungen.