



let. eingeg.

am:

27. März 2018

St. h. 85

Kammergericht

Im Namen des Volkes

Geschäftsnummer:
25 U 82/17
50 O 243/16 Landgericht Berlin

verkündet am : 26.03.2018

*Schucke, Justizsekretär
als Urkundsbeamter der
Geschäftsstelle des Kammergerichts*

In dem Rechtsstreit

[REDACTED],

Beklagter, Berufungskläger und
Anschlussberufungsbeklagter,

- Prozessbevollmächtigte:
Rechtsanwälte [REDACTED] -

g e g e n

[REDACTED]

Klägerin, Berufungsbeklagte und
Anschlussberufungsklägerin,

- Prozessbevollmächtigter:
Rechtsanwalt [REDACTED] -

hat der 25. Zivilsenat des Kammergerichts in Berlin, auf die mündliche Verhandlung vom 26. März 2018 durch die Richterin am Kammergericht Kolberg als Einzelrichterin

f ü r R e c h t e r k a n n t :

Auf die Berufung des Beklagten wird das am 4. Juli 2017 verkündete Urteil des Landgerichts Berlin - 50 O 243/16 - geändert :

Die Klage wird abgewiesen.

Die Anschlussberufung der Klägerin wird zurückgewiesen.

Die Klägerin hat die Kosten des Rechtsstreits beider Instanzen zu tragen.

Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar.

Gründe

I.

Die Klägerin macht Schadensersatzansprüche aus einem Verkehrsunfall geltend, der sich am [REDACTED] [REDACTED] gegen [REDACTED] auf der Kreuzung [REDACTED] in Berlin-Mitte ereignete.

Von der weiteren Darstellung eines Tatbestandes wird gemäß § 540 Abs.2, 313 a Abs.1 ZPO, 26 Nr. 8 EGZPO abgesehen.

II.

Die Berufung des Beklagten und auch die Anschlussberufung der Klägerin sind gemäß §§ 511 Abs.2 Nr.1, 517, 519, 520, 524 Abs.1 - 3 ZPO zulässig.

Die Berufung des Beklagten hat auch in der Sache Erfolg, während die Anschlussberufung der Klägerin unbegründet ist.

Dabei ist die von beiden Parteien gerügte Tatsachenfeststellung des erstinstanzlichen Gerichts allerdings nicht zu beanstanden. Soweit das Landgericht von einem ungeklärten Rotlichtverstoß einer der beiden Unfallbeteiligten ausgeht, bestehen keine konkreten Anhaltspunkte, die Zweifel an der Richtigkeit und Vollständigkeit dieser Feststellung begründen, weshalb der Senat hieran im Rahmen des Berufungsverfahrens nach § 529 Abs.1 Nr.1 ZPO auch gebunden ist. Vor allem lässt die vom erstinstanzlichen Gericht vorgenommene Beweiswürdigung keine Verfahrensfehler erkennen. Solche sind gegeben, wenn die Beweiswürdigung den Anforderungen nicht genügt, die von der Rechtsprechung zu § 286 Abs. 1 ZPO entwickelt worden sind. Dies ist der Fall, wenn sie

unvollständig oder in sich widersprüchlich ist, oder wenn sie gegen Denkgesetze oder Erfahrungssätze verstößt (vgl. BGH MDR 2017, 231 m.w.N.).

Eine unvollständige Beweisaufnahme macht keine der Parteien geltend. Weitere zulässige Beweismittel als das Zeugnis der Zeugin S. [REDACTED] werden für das Unfallgeschehen nicht angeboten. Die Voraussetzungen für eine Parteivernehmung des Beklagten nach §§ 447, 448 ZPO liegen nicht vor. Auch die im Berufungsverfahren erstmals als Zeugen benannten Polizeibeamten F. [REDACTED] und [REDACTED] können zum Unfallhergang aus eigener Wahrnehmung nichts sagen. Demgemäß werden sie auch nur als Zeugen für Aussagen der Zeugin S. [REDACTED] an der Unfallstelle genannt, die jedoch unstreitig sind.

Die Beweiswürdigung des erstinstanzlichen Gerichts ist weder widersprüchlich, noch verstößt sie gegen Denk- und Erfahrungssätze. Das Landgericht geht zutreffend davon aus, dass Anscheinsbeweise für das schuldhafte Verhalten eines Unfallbeteiligten nicht zum Zuge kommen. Dass gilt vor allem auch für die Fahrerin des klägerischen PKWs, denn ein solcher gegen einen Linksabbieger wirkende Beweis des ersten Anscheins (vgl. BGH VersR 2005, 702) scheidet aus, wenn der Kreuzungsbereich mit Ampeln sowohl für den geradeaus fahrenden, als auch für den abbiegenden Verkehr versehen ist, und sich die Unfallgegner darüber streiten, wer von ihnen bei grün in die Kreuzung eingefahren ist und wer das für ihn geltende Rotlicht missachtet hat (vgl. BGH NJW 1996, 1405; BGH VersR 1992, 203).

Auch die Beurteilung der Glaubwürdigkeit der Zeugin S. [REDACTED] ist nicht zu beanstanden. Das Landgericht, das die Aussagen der Zeugin für glaubhaft und widerspruchsfrei ansieht, konnte trotzdem in zulässiger Weise zu dem Ergebnis gelangen, dass sich hierauf keine ausreichende Überzeugung stützen lässt, weil sie im Gegensatz zu den ebenfalls glaubhaften und nachvollziehbaren Ausführungen des Beklagten in seiner persönlichen Anhörung stehen. Es stellt sich dabei nicht als verfahrensfehlerhaft dar, in die Beurteilung der Zeugenaussage die Angaben des Beklagten in seiner persönlichen Anhörung mit einzubeziehen, denn auch diese gehören zu den Erkenntnisquellen einer Beweiswürdigung (vgl. Zöller-Greger, ZPO, 32. Aufl., Rn. 14 zu § 286 ZPO).

Beide Aussagen stammen nicht von neutralen Auskunftspersonen. Der Beklagte hat ein unmittelbares Eigeninteresse am Ausgang des Rechtsstreits. Die Zeugin S. [REDACTED] mag zwar kein eigenes materielles Interesse am Ausgang des Rechtsstreits haben, als Unfallbeteiligte unterliegt sie erfahrungsgemäß jedoch der Tendenz, das eigene Fahrverhalten zu rechtfertigen.

Auch der Umstand, dass vor dem Unfall bereits andere, vor der Zeugin S. [REDACTED] fahrende Pkws nach links abgebogen waren, spricht nicht zwangsläufig für ihre Version, denn dies allein belegt

noch nicht, dass der grüne Linksabbiegerpfeil bereits aufleuchtete. Selbst wenn man hierin ein entsprechendes Indiz sehen wollte, wird dieses wiederum dadurch entkräftet, dass nach Maßgabe des als Anlage B 1 eingereichten polizeilichen Unfallprotokolls der Augenzeuge R [REDACTED] angab, der Beklagte habe die Haltelinie in dem Moment überquert, als die Lichtzeichenanlage für ihn auf gelb umschaltete und so ein Bremsen nicht mehr möglich gewesen sei. Da nach dem als Anlage B 3 eingereichten Ampelschaltplan zwischen dem Beginn der Gelbphase für den Beklagten und dem Aufleuchten des grünen Pfeils für die Fahrerin des klägerischen Fahrzeuges 5 Sekunden lagen und das am PKW eingetretene Schadensbild vermuten lässt, dass der Beklagte zügig unterwegs war, sprechen die Angaben dieses Zeugen eher dafür, dass der grüne Pfeil noch nicht leuchtete, als die Zeugin S [REDACTED] mit dem Abbiegevorgang begann.

Auf der anderen Seite stellt es sich jedoch auch nicht als fehlerhaft dar, wenn das Landgericht die Unfallversion des Beklagten noch nicht allein aufgrund dessen Angaben in seiner Parteianhörung und der in der Unfallaufnahme protokollierten Aussage des Zeugen R [REDACTED], von dem sich das Gericht mangels Benennung im vorliegenden Rechtsstreit keinen eigenen Eindruck verschaffen und den es auch nicht befragen konnte, für bewiesen erachtet. Nichts anderes folgt aus der unstreitig am Unfallort getätigten Aussage der Zeugin S [REDACTED] sie habe den Beklagten nicht gesehen. Sollte der grüne Linksabbiegerpfeil bereits aufgeleuchtet haben, als sie mit dem Abbiegevorgang begann, durfte sich die Zeugin S [REDACTED] auf eine Sperrung des Gegenverkehrs verlassen und sogar bei fehlender Sicht auf diesen losfahren (vgl. BGH NZV 1992, 108; KG NJW 1975, 695, KG DAR 1982, 235; KG VerkMitt 1986, 62; KG NZV 1991, 271; Hanseatisches Oberlandesgericht in Bremen, Urteil vom 19. Februar 1991 – 3 U 102/90 –, juris).

Das Landgericht geht im Ansatz zutreffend davon aus, dass die Haftung zwischen den Unfallbeteiligten grundsätzlich hälftig zu verteilen ist, wenn sich bei einem Kreuzungszusammenstoß nicht mehr feststellen, ob der für die Linksabbieger geltende Grünpfeil zum Unfallzeitpunkt geleuchtet hat (vgl. BGH NZV 1992, 108; BGH NZV 1996, 231; KG NZV 2003, 291; OLG Schleswig VersR 1984, 1098; OLG Hamm NZV 1990, 189; OLG Düsseldorf NZV 1995, 311; OLG Frankfurt NZV 2000, 212). Allerdings kann bei einem ungeklärtem Verschulden nur die Betriebsgefahr der unfallbeteiligten Fahrzeuge zugerechnet werden (so im Ergebnis BGH NJW 1996, 1405; vgl. auch Hentschel/König/Dauer, a.a.O., Rn. 31 zu § 17 StVG mwN). Die Zurechnung einer mitwirkenden Betriebsgefahr nach §§ 7, 17, 18 StVG scheidet vorliegend entgegen der Annahme des Landgerichts auf Seiten des Beklagten aber aus, denn er war mit einem Fahrrad unterwegs. Ein solches stellt, selbst wenn es mit einem Elektromotor unterstützt ist, kein Kraftfahrzeug im Sinne dieser Vorschriften dar (vgl. Hentschel/König/Dauer, a.a.O., Rn. 22 zu § 1 StVO und Rn. 2 zu § 7 StVO). Die Haftung eines Radfahrers kommt daher nur aufgrund von § 823 BGB bei einem feststehenden oder im Wege des Anscheinsbeweises vermuteten Verschulden in Betracht (vgl. Grüneberg, Haf-

tungsquoten bei Verkehrsunfällen, 15. Aufl., 2017, Vorbemerkung zu E. Unfälle zwischen Kfz und Radfahrer). Insoweit können nur erwiesene Umstände zu Lasten des Beklagten berücksichtigt werden können (vgl. KG NZV 1991, 271; KG VerKMitt 1987, 37).

Ein Verschulden des Beklagten ist vorliegend nicht erwiesen.

Das gilt aus den aus den zutreffenden und nicht zu beanstandenden Ausführungen des Landgerichts zunächst für den Vorwurf eines Rotlichtverstoßes.

Es stellt auch kein schuldhaftes Verhalten des Beklagten dar, wenn er entsprechend den Angaben des Zeugen R. gegenüber den den Unfall aufnehmenden Polizeibeamten beim Umschalten der Ampel auf gelb in die Kreuzung einfuhr. Gemäß § 37 Abs.2 Nr. 1 S.5 StVO ordnet die gelbe Ampelfarbe zwar an, dass vor der Kreuzung auf das nächste Zeichen zu warten ist. Dieses Gebot gilt jedoch nicht uneingeschränkt. Steht rot bevor, so muss jedenfalls beim Führen von Kraftfahrzeugen nur derjenige anhalten, der dies noch mit einer mittleren, das heißt normalen Betriebsbremsung ohne Gefährdung des nachfolgenden Verkehrs kann (vgl. BGH NZV 1992, 157; BGH NJW 2005, 1940). Reicht dagegen der Bremsweg bei mittlerem Bremsen nicht aus, ist vielmehr starkes oder sogar gewaltsames Bremsen mit Blockierspur nötig, entfällt grundsätzlich die Wartepflicht. Der Kraftfahrer darf dann zügig und vorsichtig unter Beachtung des Querverkehrs durchfahren. Die Weiterfahrt begründet in diesem Fall nicht den Vorwurf des Verschuldens (vgl. BGH NJW 2005, 1940; OLG Celle VRS 15, 219; OLG Hamm VRS 45, 472).

Diese Rechtsprechung lässt sich jedenfalls dann, wenn - wie hier der Beklagte - ein Fahrradfahrer auf einer Busspur unterwegs ist, auch auf den Fahrradfahrer übertragen. Für ihn begründet nicht nur die Gefahrenbremsung als solche eine erhebliche Sturzgefahr. Im Falle eines abrupten Abbremsens besteht zudem die Gefahr, dass ein nachfolgendes Fahrzeug, bei dem es sich etwa um ein Taxi oder einen Bus handeln kann, auffährt. Dabei ist die Gefahr für Leib und Leben des Fahrradfahrers sogar ungleich höher ist als für einen Autofahrer. Sprang also - wie dies der Zeuge R. gegenüber der Polizei schilderte - die Ampel für den Beklagten beim Überfahren der Haltelinie von grün auf gelb, konnte er sein Fahrrad jedenfalls vor der Haltlinie nicht mehr zum Stehen bringen. Die Frage, ob er gleichwohl noch hinter der Haltlinie vor der Einfahrt in den eigentlichen Kreuzungsbereich hätte halten müssen (vgl. OLG Hamm VersR 1975, 717; Hanseatisches Oberlandesgericht in Bremen, Urteil vom 10. Oktober 1979 – 3 U 23/79 –, juris), kann dahin stehen, denn der Beklagte muss das Umspringen der Ampel auf gelb beim Passieren der Haltlinie nicht zwangsläufig wahrgenommen haben und hat entsprechendes auch nicht in seinen persönlichen Anhörungen eingeräumt.

Der Beklagte, dem nach eigenen Angaben allerdings bewusst war, dass er sich in einer späten Grünphase befand, war grundsätzlich auch nicht gehalten, seine Geschwindigkeit auf ein mögliches Umschalten von Grün auf Gelb einzurichten (vgl. OLG Celle VRS 15,219).

Allerdings musste er auch bei einem Vorrang auf anfahrenden Querverkehr achten (vgl. KG VM 1986,62). Dieser gestaltete sich nach den Angaben des Beklagten in seiner persönlichen Anhörung vor dem Senat jedoch nicht so, dass sich bei seiner Annäherung an die Kreuzung bereits eine ganze Kolonne einschließlich des klägerischen Fahrzeuges in Bewegung gesetzt hatte, vielmehr waren zwei bis drei PKW bereits abgebogen, während das klägerische Fahrzeug erst anfuhr, als er ca. 2 Meter von der Haltlinie entfernt war. Insoweit liegt hier ein anderer Sachverhalt als der vorstehend genannten Entscheidung des 22. Zivilsenat des Kammergerichtes zugrunde. Dort kam es deshalb zu einer Haftungsquote des unfallbeteiligten Fahrradfahrers, weil es diesem nach Auffassung des Gerichts ein Leichtes war, durch gebotene Vorsicht den Unfall zu verhindern, während die Verkehrssituation für den einen PKW steuernden Unfallgegner schlecht übersehbar war, was der Radfahrer erkennen konnte. Davon kann vorliegend jedoch nicht ausgegangen werden. Hier musste der Beklagte kurz vor dem Umspringen der für ihn maßgeblichen Ampel nicht damit rechnen, dass weiterer Querverkehr anfährt, zumal der für diesen geltende grüne Abbiegerpfeil laut Ampelschaltplan erst fünf Sekunden nach Beginn der Gelbphase für den Beklagten aufleuchten würde.

Darüber hinaus ist auch nicht dargetan, dass der Unfall hätte vermieden werden können, wenn der Beklagte sofort beim Anfahren des klägerischen Fahrzeuges eine Gefahrenbremsung vorgenommen hätte. So muss bei einer Geschwindigkeit von 20 km/h mit einem Reaktionsweg von 6 m/sec und einem Bremsweg von 4 m/sec, d.h. einem Anhalteweg von mindestens 10 Metern ausgegangen werden (vgl. www.adac.de; www.advocat24.de). Nach den Angaben des Beklagten fand der Unfall aber bereits 3 bis 5 Meter hinter der Haltlinie statt. Die Beweislast für eine Pflichtverletzung des Beklagten und ihre Kausalität für den eingetretenen Schaden trägt die Klägerin, die die Möglichkeit des Beklagten zu einem rechtzeitigen Abbremsen nicht unter Beweis gestellt hat. Jedenfalls nach der im polizeilichen Unfallprotokoll wiedergegebenen Einschätzung des von der Polizei vernommenen Zeugen R. war ein Bremsen für den Beklagten nicht mehr möglich. Das passt zu dem von der Zeugin S. geschilderten Eindruck, wonach der Beklagte mit hoher Geschwindigkeit unterwegs gewesen sein musste.

Die prozessualen Nebenentscheidungen beruhen auf §§ 91 Abs.1, 708 Nr.10, 713 ZPO, 26 Nr. 8 EGZPO.


Kolberg