

Urteils-/ Rechtssammlung: (10/2013)

AG Kerpen 25C40/02 vom 13.03.2003

Der Kfz-Haftpflicht-Versicherer ist seinem Versicherungsnehmer gegenüber verpflichtet, sich ein umfassendes Bild über die Umstände zu verschaffen, aus denen Ansprüche gegen ihn hergeleitet werden. Unterlaufen ihm bei seiner Prüfung Fehler, die als schuldhafte Verletzung seiner Pflichten zu werten sind, braucht der Versicherungsnehmer das Verhalten des Versicherers gegenüber dem Anspruchssteller im Innenverhältnis nicht gegen sich gelten zu lassen.

"Dass es in der Folgezeit gleichwohl zu einer Regulierung kam, liegt daran, dass sowohl die Staatsanwaltschaft als auch die Beklagte bei ihren jeweils angestellten "Ermittlungen" falsch vorgegangen sind und falsche Schlüsse gezogen haben. ...Weshalb gleichwohl ein Strafbefehl beantragt und am 30.08.2000 auch erlassen wurde, bleibt Geheimnis der Staatsanwaltschaft und des zuständigen Strafrichters. ...**Der Erlass eines Strafbefehls führt in keiner Weise zu einer strafrechtlichen Präjudizierung. Abgesehen davon, dass das Beweisergebnis eines Strafverfahrens selbst dann, wenn dieses rechtskräftig abgeschlossen ist, nicht auf zivilrechtliche Konstellationen ohne Weiteres übertragen werden kann. ...Die Beklagte versteht die Entscheidung des Bundesgerichtshofes vom 20.11.1980 (IVa ZR 25/80, MDR 1981, 391 ff) falsch, wenn sie aus dieser eine Rechtfertigung zur Zahlung im vorliegenden Fall herleitet. Ausdrücklich heißt es dort nämlich, "dem Ermessen der Versicherung sind dort Grenzen gesetzt, wo die Interessen des Versicherungsnehmers berührt werden und wo diese deshalb die Rücksichtnahme des Versicherers verlangen". Als konkretes Beispiel hierfür nennt die Entscheidung sogar den Fall, dass ein Schadensfreiheitsrabatt des Versicherungsnehmers auf dem Spiel steht.**

LG Köln - Urteil vom 22. Oktober 2003 - Az. 20 S 8/03:

Das Urteil des AG Kerpen beruht nicht auf einem Anwendungsfehler. Die Beklagte und Berufungsklägerin hat in dem vorliegenden Fall ihr Ermessen fehlerhaft ausgeübt. Unterläßt der Versicherer vor der Regulierung des Schadens aus einem Verkehrsunfall die genaue Prüfung der Sach- und Rechtslage und befriedigt die Ansprüche des Geschädigten zu 100 %, so verletzt er seine Pflichten zur Abwehr unbegründeter Schadensersatzansprüche sowie zur Minderung und sachgerechten Feststellung des Schadens (OLG Köln RuS 1989, 38).

1a) Betriebsgefahr - verschuldensunabhängige Gefährdungshaftung:

Wird ein Kraftfahrzeug im öffentlichen Straßenverkehr bestimmungsgemäß benutzt, dann geht von ihm allein auf Grund dieser Tatsache des Betriebes eine sog. abstrakte Gefahr für alle anderen Verkehrsteilnehmer aus, auch ohne dass ein irgendwie verkehrswidriges Verhalten des Fahrzeugführers oder des Fahrzeughalters vorliegt.

Diese abstrakte Gefährlichkeit wird unter dem Begriff der Betriebsgefahr verstanden und führt zu der im Straßenverkehrsgesetz geregelten verschuldensunabhängigen Gefährdungshaftung des Halters für diejenigen Personen- und Sachschäden, die bei dem Betrieb des Kfz entstehen.

Die Haftung gegenüber nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmern aus der Betriebsgefahr entfällt nur, wenn der Unfall durch höhere Gewalt verursacht wurde; gegenüber anderen Kfz entfällt die Gefährdungshaftung nur dann, wenn der Halter beweisen kann, dass das Unfallereignis für ihn unabwendbar war.

1b) Die (konkrete) Betriebsgefahr juristisch:

Bei der Haftungsabwägung nach § 17 Abs. 1 StVG kommt es nun regelmäßig nicht auf die "allgemeine" oder "einfache", sondern jeweils auf die "konkrete" Betriebsgefahr an: Es sind nur die gefahrträchtigen Umstände zu berücksichtigen, die sich der Fahrzeughalter im konkreten Fall als unfallursächlich zurechnen lassen muß.

In den meisten Fällen wird die Gefahrerhöhung durch eine gefährliche Fahrweise, durch ein vorwerfbares Fehlverhalten des Fahrers herbeigeführt. Zur Abgrenzung von dieser "subjektiv" - schuldhaft - erhöhten Betriebsgefahr wird gelegentlich von einer "objektiv" erhöhten Betriebsgefahr gesprochen, wenn Mängel am Fahrzeug - z. B. plötzliches Versagen der Bremsen - oder gefährliche Witterungs- und Straßenverhältnisse unfallursächlich geworden sind.

Beweislast:

OLG Hamm Urteil vom 15.10.2013 – 9 U 53/13

Die Darlegungs- und Beweislast für die Zuordnung der eingetretenen Schäden auf das behauptete Unfallgeschehen trägt der Geschädigte. Er muss schlüssig und nachvollziehbar darlegen und gegebenenfalls auch beweisen, dass die dargestellten Schäden auf den vom Schädiger schuldhaft verursachten Unfall zurückzuführen sind.

1d) Die Regulierung bei einer Versicherung bei einem Unfall mit Anhänger und komplett unbeleuchteter Unfallstelle auf den das erste Fahrzeug auffährt:

„Ich war der erste (mit dem neben mir fahrenden LKW) an der Unfallstelle, was bedeutet, dass diese in keinsten Weise abgesichert war - weder stand da einer mit Warnblinklicht am Seitenstreifen, noch konnte ich irgendwelches Licht an dem umgestürzten Anhänger erkennen, da dieser so umgestürzt war, dass er mit dem Dach in meine Richtung zeigte. Die Unfallstelle war also vollkommen unbeleuchtet / dunkel.

Nun zu meinem Problem:

Nach langem Hin und Her ist die gegnerische Versicherung abschließend bereit, mir 67% meines geltend gemachten Schaden zu begleichen. Die restlichen 33% seien mein Eigenverschulden!“

1e) Urteil der Woche: Betriebsgefahr tritt hinter grobem Verschulden zurück

Ein Überholmanöver sei generell ein Vorgang, der die Gefahr eines Unfalls erhöhe. Daher wiege es umso schwerer, wenn ein Verkehrsteilnehmer das Verbot vorsätzlich verletze und sich über die Verkehrsordnung bewusst hinwegsetze, so die Richter.

Demnach gilt: Wer gegen ein Überholverbot verstößt und dadurch einen Verkehrsunfall verursacht, hat keinen Schadensersatzanspruch, soweit den Unfallgegner kein

nachweisbares Verschulden trifft. Auch die erhöhte Betriebsgefahr landwirtschaftlicher Zugmaschinen mit Anhängern tritt gegenüber derart groben Verkehrsverstößen zurück. (DAV) OLG Naumburg am 25. März 2010 (AZ: 1 U 113/09)

Anscheinsbeweis, Aufmerksamkeit, Sichtfahrgebot bei Auffahrunfall:

2a) Bei Auffahrunfällen spricht der Beweis des ersten Anscheins dafür, dass der Auffahrende die im Verkehr erforderliche Sorgfalt nicht beachtet hat, weil er entweder zu dicht aufgefahren ist oder seine Fahrgeschwindigkeit nicht der Verkehrslage angepasst hat oder weil er es an der erforderlichen Aufmerksamkeit hat fehlen lassen (OLG Karlsruhe VRS 77, 101 f; KG DAR 1976, 74, 75; KG NZV 1993, 478; OLG Köln MDR 1995, 577; Hentschel, Straßenverkehrsrecht, 36. Aufl., § 2 StVO. Rnr. 17). **Dieser gegen den Auffahrenden sprechende Anscheinsbeweis wird nur entkräftet, wenn die ernsthafte Möglichkeit eines atypischen, nicht für ein Verschulden des Auffahrenden sprechenden Geschehensablaufes vorliegt. Letzteres muss der Auffahrende darlegen und ggf. beweisen (OLG Karlsruhe, aaO.).**

2b) *Das Sichtfahrgebot zählt zu den „goldenen Regeln“ des Verkehrs und gilt auf allen Strassen **einschließlich Autobahnen.*** (BGHSt 16, 145, 151)

2c) *„...Mit Hindernissen wie Personen, Wild, liegen gebliebenen Fahrzeugen, Fahrzeugteilen, wie Reserverädern oder herabgefallenen Ladegut, muss stets gerechnet werden, selbst wenn sie durch Verschulden anderer in den nicht einsehbaren Raum gelangt sind.“*

(OLG Köln, Verkehrsrechtliche Mitteilungen 2003, 20)

Das Gericht machte deutlich, dass die Rechtsprechung sehr hohe Anforderungen an das Sichtfahrgebot stellt. In der Praxis des Straßenverkehrs werde es dagegen häufig nicht beachtet.

2d) Ein Fahrzeugführer muss auch nachts beim Überholen vor einer unbeleuchteten pechschwarzen Kuh anhalten können. (Thüringer OLG, NZV 2002, 464)

2e) Ein Warndreieck war nicht aufgestellt nach rückwärts war der Panzer nur durch ein einziges Rücklicht beleuchtet:

"Der Kraftfahrer hat gemäß StVO §§ 1, 3 Abs. 1 S 3 seine Fahrweise so einzurichten, dass er auch in der Dunkelheit vor auf der Straße liegendegebliebenen Kraftfahrzeugen, mögen sie auch unbeleuchtet und zudem - wie ein Panzer - mit einem Tarnanstrich versehen sein, rechtzeitig anhalten kann. ...Der Kraftfahrer dürfe auch bei Dunkelheit oder wie vorliegend bei hereinbrechender Dämmerung, nur so schnell fahren, dass er innerhalb der überschaubaren Strecke rechtzeitig vor einem Hindernis, das sich auf seiner Fahrbahn befindet, anhalten kann."

(BGH, Urteil vom 23.06.1987, Az. VI ZR 188/86)

2f) *Im zugrundeliegenden Fall beabsichtigte die Vorausfahrende nach links abzubiegen. Sie unterließ ein rechtzeitiges Betätigen des Blinkers und bremste vor dem Abbiegen so heftig, dass der Nachfolgende auffuhr. Trotz dieses Pflichtverstoßes wurde auf einen überwiegenden Verschuldensanteil des Auffahrenden (hier 2/3 gegenüber 1/3 Haftungsanteil der Vorausfahrenden) entschieden. Dieser hat gegen die in §4 Absatz 1 der Straßenverkehrsordnung (StVO) normierte Pflicht, den Abstand zum Vorausfahrenden so zu bemessen, dass auch bei starkem oder plötzlichen Abbremsen noch hinter ihm gehalten werden kann, verstoßen.*

(Kammergericht Berlin AZ.: 12 U 9923/00)

2g) Der **Auffahrunfall** ist eine besondere Art des Straßenverkehrsunfalls. Das Verschulden für dieses Ereignis liegt in der Regel beim auffahrenden Fahrzeugführer, der den Sicherheitsabstand nicht eingehalten oder eine nicht die im Straßenverkehr erforderliche Sorgfaltspflicht hat walten lassen.

Auch Massenkarambolagen auf Autobahnen bei schlechter Witterung oder unangepasstem Tempo zählen zu den Auffahrunfällen. Die hierdurch entstandenen Schäden werden von den deutschen Kraftfahrzeugversicherern oftmals im Verhältnis 1:3 zu Lasten des Hintermannes reguliert. Es gibt auch die Variante, dass nur der Heckschaden ersetzt wird, der Frontschaden hingegen nicht.

<http://de.wikipedia.org/wiki/Auffahrunfall>

2h) Fährt ein Verkehrsteilnehmer infolge mangelnder Aufmerksamkeit auf der Überholspur einer Autobahn auf das Fahrzeug eines anderen Verkehrsteilnehmers leicht auf, wobei dieser es seinerseits - verursacht durch einen Erstunfall - unterlassen hat, die Warnblinkanlage zu betätigen, so trägt der Auffahrende eine Haftungsquote von insgesamt 75%, während den die Betätigung der Warnblinkanlage Unterlassenden eine Haftungsquote von 25% trifft.

[LG Memmingen v. 24.07.2007](#)

2i) OLG Köln v. 24.07.1991: Auffahren auf der Autobahn auf schleuderndes Fahrzeug - Schadensteilung

Bezüglich des Auffahrens auf ein auf der BAB ins Schleudern geratenes Fahrzeug hat das OLG Köln VersR 1991, 1302 (Urt. v. 24.07.1991 - 27 U 10/91) Schadensteilung angenommen:

"Fährt ein Pkw-Fahrer auf der zweiten Überholspur einer Bundesautobahn auf ein vor ihm befindliches Fahrzeug auf, weil dieses beim Einscherversuch auf die erste Überholspur ins Schleudern gekommen und in die linke Leitplanke gefahren war, spricht der Beweis des ersten Anscheins für einen zu geringen Sicherheitsabstand oder für eine Unaufmerksamkeit des Auffahrenden. Ihm ist ein Mitverursachungsbeitrag von 50 % anzulasten."

2j) Schaden-Regulierung der Kfz-Haftpflichtversicherung auch gegen den Willen möglich: Die Kfz-Haftpflichtversicherung darf auch gegen den Willen ihres Versicherungsnehmers den Schaden eines Unfallgegners begleichen, so lange die Regulierung nicht unsachgemäß und willkürlich ist Laut ARAG hat der Versicherungsnehmer hinzunehmen, dass darunter der Schadensfreiheitsrabatt leide.

In dem zunächst vom Amtsgericht Coburg behandelten Fall war die Versicherungsnehmerin auf ein bremsendes Taxi aufgefahren. Etwa einen Monat später meldete sich für sie ein Rechtsanwalt bei der Versicherung. Er führte aus, die Klägerin habe den Unfall nicht verschuldet und sprach deshalb ein Regulierungsverbot aus. Gleichwohl ersetzte die Versicherung dem Taxiunternehmen dessen Schaden und stufte die Klägerin in eine ungünstigere Schadensfreiheitsklasse ein. Diese klagte gegen die Rückstufung. Die Klage der Frau, die ihrem Versicherer vorwarf, trotz Regulierungsverbots bezahlt und dadurch die Versicherungsprozente nach oben getrieben zu haben, blieb ohne Erfolg. Sowohl das Amtsgericht als auch das Landgericht verneinten einen Fehler der Versicherung. Denn als Pflichtversicherung müsse die Versicherung begründete Schadensersatzansprüche von Unfallgegnern befriedigen und unbegründete abwehren, erklären ARAG Experten. Bei der Beurteilung habe sie einen weiten Ermessensspielraum. **Nach dem der Anscheinsbeweis gegen die Klägerin als Auffahrende spreche, war die Regulierung keinesfalls unsachgemäß oder willkürlich, so das Amtsgericht weiter.** Daran ändere auch das Regulierungsverbot nichts (LG Coburg, Az.: 32 S 15/09).

2k) Anscheinsbeweis bei Auffahrunfällen gilt auch auf Autobahnen - OLG Saarbrücken vom 19.05.2009 - Az. 4 U 347/08

Bei einem typischen Auffahrunfall spricht der sogenannte Anscheinsbeweis dafür, dass der Auffahrende den Unfall entweder durch einen ungenügenden Sicherheitsabstand, durch zu hohe Geschwindigkeit oder/und durch allgemeine Unaufmerksamkeit schuldhaft verursacht hat. Die Anwendung dieser Beweisregeln setzt jedoch das Vorliegen einer typischen Verkehrssituation voraus.

Das Saarländische Oberlandesgericht wendet den Grundsatz uneingeschränkt auch auf Auffahrunfälle auf Autobahnen an. Bei einem - behaupteten - Fahrspurwechsel des Vorausfahrenden ist der Anscheinsbeweis erst dann entkräftet, wenn der Fahrspurwechsel erwiesenermaßen in engem zeitlichem Zusammenhang mit dem Auffahrunfall erfolgte. Anderenfalls müsste der Vordermann den in der Praxis kaum möglichen Beweis führen, dass der Auffahrende schon eine gewisse Zeit hinter ihm gefahren ist. Kann der Unfallhergang - wie im hier entschiedenen Fall - nicht aufgeklärt werden, bleibt es daher bei der alleinigen Haftung des Auffahrenden.

Urteil des OLG Saarbrücken vom 19.05.2009, 4 U 347/08, NJW-Spezial 2009, 507

2l) Bei reaktionslosem Auffahren auf einen auf die Autobahn einfahrenden Autofahrer haftet der Vorfahrtsberechtigte überwiegend

Wer als Vorfahrtsberechtigter auf der Autobahn auf ein einfahrendes Fahrzeug, dessen Fahrer den Vorfahrtsberechtigten erkennen konnte, reaktionslos und zudem mit deutlich überhöhter Geschwindigkeit auffährt,...

OLG München, Urt. v. 09.10.2009 - 10 U 2965/09

2m) Auffahrunfall

Gegen den Kläger als "Auffahrenden" spricht der Beweis des ersten Anscheins, er sei entweder zu schnell gefahren oder habe es an der erforderlichen Aufmerksamkeit fehlen lassen.

[KG, Urt. v. 10.06.2002 - 12 U 8860/00](#)

2n) Wer im Straßenverkehr auf den Vorausfahrenden auffährt, war in der Regel unaufmerksam oder zu dicht hinter ihm. Dafür spricht der Beweis des ersten Anscheins (Senatsurteile vom 6. April 1982 - VI ZR 152/80 - VersR 1982, 672; vom 23. Juni 1987 - VI ZR 188/86 - VersR 1987, 1241 und vom 18. Oktober 1988 - VI ZR 223/87 - VersR 1989, 54). Dieser wird nach allgemeinen Grundsätzen nur dadurch erschüttert, dass ein atypischer Verlauf, der die Verschuldensfrage in einem anderen Lichte erscheinen lässt, von dem Auffahrenden dargelegt und bewiesen wird (Senatsurteil vom 18. Oktober 1988 - VI ZR 223/87 - aaO). Dies kommt nach der Rechtsprechung des erkennenden Senats etwa dann in Betracht, wenn der Nachweis erbracht wird, dass ein Fahrzeug vorausgefahren ist, welches nach seiner Beschaffenheit geeignet war, dem Nachfahrenden die Sicht auf das Hindernis zu versperren, dieses Fahrzeug erst unmittelbar vor dem Hindernis die Fahrspur gewechselt hat und dem Nachfahrenden ein Ausweichen nicht mehr möglich oder erheblich erschwert war (Senatsurteil vom 9. Dezember 1986 - VI ZR 138/85 - VersR 1987, 358, 359 f.). ...

Der gegen den Auffahrenden sprechende Anscheinsbeweis kann auch dann erschüttert werden, wenn der Vorausfahrende unvorhersehbar und ohne Ausschöpfung des Anhalteweges "ruckartig" - etwa infolge einer Kollision - zum Stehen gekommen und der Nachfolgende deshalb aufgefahren ist (Senatsurteil vom 9. Dezember 1986 - VI ZR 138/85 - aaO; vgl. Lepa, NZV 1992, 129, 132). Daran fehlt es aber, wenn das vorausfahrende Fahrzeug - wie hier der PKW von Frau H. - durch eine Vollbremsung oder Notbremsung zum Stillstand kommt, denn ein plötzliches scharfes Bremsen des

Vorausfahrenden muss ein Kraftfahrer grundsätzlich einkalkulieren (BGHSt 17, 223, 225; Senatsurteile vom 23. April 1968 - VI ZR 17/67 - VersR 1968, 670, 672 und vom 9. Dezember 1986 - VI ZR 138/85 - aaO, m.w.N.).

...Die Abwägung der Haftungsverteilung ist aufgrund aller festgestellten Umstände des Einzelfalles vorzunehmen. In erster Linie ist hierbei nach ständiger höchstrichterlicher Rechtsprechung das Maß der Verursachung von Belang, in dem die Beteiligten zur Schadensentstehung beigetragen haben; das beiderseitige Verschulden ist nur ein Faktor der Abwägung (Senatsurteil vom 20. Januar 1998 - VI ZR 59/97 - VersR 1998, 474, 475 m.w.N.).

...Diesen Grundsätzen wird die vom Berufungsgericht vorgenommene Abwägung gerecht. Der Umstand, dass der Kläger nach den getroffenen Feststellungen entweder den gemäß § 4 Abs. 1 StVO erforderlichen Abstand zum vorausfahrenden PKW nicht eingehalten hat oder aber nicht aufmerksam genug war (vgl. § 1 Abs. 1 und 2 StVO), hat maßgeblich zu dem Unfallgeschehen beigetragen und ist deshalb im Rahmen der Abwägung der beiderseitigen Verursachungsanteile zu berücksichtigen.

BGH 16.01.2007, Az: XI ZR 248/05

2o) Der Tatrichter kann den haftungsrechtlichen Zusammenhang zwischen einem Erstunfall, durch den es zur Teilspernung einer Autobahn kommt, und den Schadensfolgen eines Zweitunfalls, der dadurch verursacht wird, dass ein Kraftfahrer ungebremst in die durch den Erstunfall veranlassten ordnungsgemäßen Absicherungsmaßnahmen fährt, je nach den besonderen Umständen des Einzelfalles verneinen. In einem solchen Fall kann auch die Abwägung der Betriebsgefahren der beteiligten Kraftfahrzeuge zu dem Ergebnis führen, dass der Verursacher des Erstunfalls für die Schäden des Zweitunfalls nicht haftet. BGH 10.02.2004 – VI ZR 218/03

2p) Schwarze Kuh nachts auf der Straße beim Überholen

Mit 115 km/h war der Fahrer eines Honda auf der Landstraße unterwegs. Gerade wollte er ein Auto überholen, als in der Dunkelheit Umrisse einer schwarzen Kuh auftauchten. Sie stand höchstens 20 Meter vor ihm auf der Straße. Da ließ sich mit Bremsen nicht mehr viel ausrichten. Bei dem Unfall kam der Fahrer ums Leben, die Beifahrerin überlebte schwer verletzt. Sie forderte von der Tierhalterin, einer Landwirtin, und von der Haftpflichtversicherung des Fahrers Schmerzensgeld.

Das Oberlandesgericht (OLG) Jena räumte zwar ein, dass eine schwarze Kuh nachts schwer zu erkennen sei (8 U 1247/01). Trotzdem sei der verunglückte Autofahrer für den Unfall verantwortlich: Ein Autofahrer dürfe immer nur so schnell fahren, dass er jederzeit vor Hindernissen – z.B. einer verunglückten Person! – anhalten könne (das nennt man: "Sichtfahrgebot"). Bei den schlechten Sichtverhältnissen in der Nacht hätte der Fahrer höchstens mit 40 km/h fahren dürfen. Deshalb müsse seine Haftpflichtversicherung für die Unfallfolgen einstehen.

2q) Bremsbereitschaft für alle auf der Fahrbahn befindliche Hindernisse ist Pflicht

Der Fahrzeugführer muss bei Dunkelheit vor allen auf der Fahrbahn befindlichen Hindernissen, und zwar auch vor schwer erkennbaren oder unbeleuchteten, rechtzeitig anhalten können. Insbesondere muss er, wenn sich Weidetiere neben oder auf der Fahrbahn befinden, seine Geschwindigkeit sofort erheblich herabsetzen. Erfüllt der Fahrzeugführer diese Sorgfaltspflichten nicht, ist er dem Tierhalter zum Schadenersatz verpflichtet. Dabei kann er sich nicht auf höhere Gewalt berufen, da es nicht außergewöhnlich ist, wenn in ländlichen Gegenden Tiere von der Weide ausbrechen und auf die Bundesstraße gelangen. Im vorliegenden Fall bekam so ein Landwirt Schadenersatz für zwei Jungrinder, die durch einen Verkehrsunfall mit einem Lkw zu Tode kamen, vom Gericht zugesprochen (Amtsgericht Plön, Az.: 1 C 669/05 - 30/06 -).

2r) OLG Köln v. 24.04.1996: Das Sichtfahrgebot gilt auf Autobahnen auch nachts
Auch auf Autobahnen gilt bei Dunkelheit uneingeschränkt das Sichtfahrgebot, wie das
OLG Köln (Urteil vom 24.04.1996 - [13 U 146/95](#)) entschieden hat:

Es gilt auch bei Dunkelheit auf Autobahnen das Sichtfahrgebot gemäß § 3 Abs.1 StVO.
Ein Autofahrer muss seine Geschwindigkeit aber nicht auf solche Hindernisse einrichten,
die aufgrund ihrer Beschaffenheit ungewöhnlich schwer erkennbar sind. **Diese
Einschränkung gilt jedoch gerade nicht für auf der Straße liegende gebliebene Kfz,
auch wenn sie unbeleuchtet sind.**

"... Nach ständiger Rechtsprechung darf ein Kraftfahrzeugführer bei Dunkelheit auch auf
der Autobahn grundsätzlich nur so schnell fahren, dass er innerhalb der überschaubaren
Strecke anhalten kann (BGH VersR 1965, 88 f.; NJW 1984, 2412; [NJW 1987, 1075](#); OLG
Hamm [NZV 1988, 64](#) f. und NZV 1992, 407 f.; OLG Frankfurt [NZV 1990, 154](#) f.; OLG Köln
[NZV 1993, 271](#); Jagusch/Hentschel, StVO, § 3 Rdnr. 35). Der Beklagte zu 3) hat im
Rahmen des Berufungsverfahrens selbst eingeräumt, ihm sei es mit Rücksicht auf seine
Ausgangsgeschwindigkeit von 126 km/h überhaupt nicht möglich gewesen, rechtzeitig vor
den auf der Fahrbahn befindlichen Pkw Saab und Pkw Ford Fiesta die Geschwindigkeit so
zu reduzieren, dass er noch hätte anhalten können, als er diese Fahrzeuge im Lichtkegel
seines Abblendlichts erkannte (Bl. 279, 284 GA). Nach Maßgabe der urkundlich belegten
Feststellungen, die der Kraftfahrzeugsachverständige R. in seinem im Rahmen des
Strafverfahrens erstatteten verkehrstechnischen Gutachten vom 31.07.1991 getroffen hat,
wäre der Unfall für den Beklagten zu 3) nämlich nur vermeidbar gewesen, wenn seine
Geschwindigkeit bei Erkennen der Gefahr im Lichtkegel des Abblendlichts geringer als 85
km/h gewesen wäre (Bl. 94, 95 der Beiakten 74 Js 460/91 StA Aachen). Angesichts der im
Hinblick auf das Gebot des Fahrens auf Sicht unstreitig überhöhten Geschwindigkeit des
Beklagten zu 3) ist dessen Einwand eines vermeintlich unabwendbaren Ereignisses
fernliegend.

Die Beklagten zu 3) und 4) können sich ferner nicht mit Erfolg darauf berufen, die auf der
Fahrbahn liegenden bereits verunfallten Fahrzeuge seien so ungewöhnliche Hindernisse
gewesen, dass der Beklagte zu 3) sie auch bei gehöriger Aufmerksamkeit und angepaßter
Geschwindigkeit nicht hätte erkennen können. Selbst wenn ein Kraftfahrer seine
Geschwindigkeit nicht auch auf solche Hindernisse einzurichten hat, die wegen ihrer
Beschaffenheit ungewöhnlich schwer erkennbar sind, **so gilt diese Einschränkung nach
der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs jedoch gerade nicht für auf der Straße
liegende Kraftfahrzeuge, mögen sie auch unbeleuchtet sein (BGH [NJW-RR
1987, 1235](#), 1236; NJW 1984, 2412)**

2s) Bei Fahren mit Abblendlicht ist eine Geschwindigkeit von 60 km/h und mehr als grobes
Verschulden auch auf der Autobahn anzusehen.

Der Bekl. kam mit seinem Pkw bei nächtlicher Fahrt auf der Autobahn, ohne
Gegenverkehr und vorausfahrenden Verkehr gehabt zu haben, plötzlich nach rechts von
der Fahrbahn ab, fuhr noch etwa 100 m auf dem rechten Grasstreifen und prallte dann
gegen den Betonsockel eines Hinweisschildes. Durch den Anprall wurden alle vier
Insassen, darunter die Kl., schwer verletzt. Unstreitig fuhr der Bekl. nur mit Abblendlicht
und etwa 100 km/h. Er behauptet, er habe einem Hindernis, wohl einem Wild, ausweichen
müssen, das sich etwa 80 m vor ihm auf der Fahrbahn bewegt habe. [OLG Frankfurt am
Main v. 21.06.1989](#):

2t) Der BGH (Urteil vom 22.02.2000 - [VI ZR 92/99](#)) hat zur Einhaltung des Sichtfahrgebots
und zur kurzfristigen Benutzung des Fernlichts beim Überholen in der Dunkelheit
entschieden:

Aus einer Gesamtschau der StVO §§ 3 Abs 1, 5 Abs 2 folgt, daß sich der Überholende zu
Beginn des Überholvorgangs vergewissern muß, daß ihm der benötigte Überholweg

hindernisfrei zur Verfügung steht.

Vielmehr läßt sich nach Auffassung des Senats diesen Vorschriften bei einer Gesamtschau eine Aussage des Inhalts entnehmen, daß ein Fahrzeugführer nur dann überholen darf, wenn er sich zuvor vergewissert hat, daß ihm der benötigte Überholweg hindernisfrei zur Verfügung steht. Aus seiner Zweckbestimmung, die mit einem Überholvorgang verbundenen spezifischen Gefahren auszuschließen, folgt, daß dieses Gebot jedes Hindernis erfaßt. Dieser Bestimmung des Schutzzwecks steht das Urteil des Bundesgerichtshofs vom 22. Dezember 1961 (4 StR 365/61 - VRS 22, 137, 139) nicht entgegen; dort ging es nicht um die Frage, welchen Sorgfaltsanforderungen der Überholende genügen muß. Entgegen der Auffassung des Berufungsgerichts fällt damit der Kläger unabhängig davon, daß das Frontlicht seines Kraftrades nicht brannte, in den Schutzbereich dieses Gebots.

Der Fahrer L. hat dieses Gebot schuldhaft verletzt, als er mit einer Geschwindigkeit von 80 km/h mit Abblendlicht zum Überholen ansetzte. Er konnte unter diesen Umständen nicht übersehen, daß ihm der benötigte Überholweg hindernisfrei zur Verfügung stand. Nach den Feststellungen des Berufungsgerichts hätte er mit Abblendlicht höchstens mit einer Geschwindigkeit von 55 km/h fahren dürfen, um auf ein Hindernis auf seiner Fahrbahn noch rechtzeitig reagieren zu können. Damit hätte L. nach den Umständen, mit denen er sich konfrontiert sah - einer für erforderlich gehaltenen Überholgeschwindigkeit von 80 km/h einerseits und einer durch das Abblendlicht begrenzten Sichtweite andererseits - von der Durchführung des Überholvorgangs absehen müssen.

2u) OLG Karlsruhe v. 07.11.1990: Mithaftungsanteil des unter Verletzung des Sichtfahrgebots Auffahrenden von 2/3 bei Auffahren auf unbeleuchtet liegendegebliebenes und unbeleuchtetes Fahrzeug

Der bei Dunkelheit auf ein haltendes Fahrzeug Auffahrende, der die Fahrbahn teilweise verlassen hat, trägt in jedem Fall ein überwiegendes Mitverschulden, das mit 2/3 zutreffend bewertet wurde."

2v) OLG Brandenburg v. 08.07.2010: Zum Hineinfahren (Auffahren auf einen unbeleuchteten Anhänger) in eine abgesicherte Unfallstelle auf der Autobahn - keine Haftung des Erstverursachers

Bei einer unklaren Verkehrslage mit konkreter Warnung durch Warnblinkleuchten findet der Grundsatz, dass das Nichterkennen ungewöhnlich schwer sichtbarer Hindernisse, auf die nichts hindeutet, nicht vorwerfbar ist, keine Anwendung. Fährt ein nachfolgender Kfz-Führer in eine Unfallstelle, die bereits durch Warnblinkleuchten gesichert ist, infolge zu hoher Geschwindigkeit hinein, stehen ihm gegen den Erstverursacher keine Schadensersatzansprüche zu.

Der Kläger nimmt den Beklagten als „Quasi“-Haftpflichtversicherer eines in Polen zugelassenen VW-T4 auf Schadensersatz aus einem Verkehrsunfall am 14.04.2008 auf der Autobahn A .. hinter dem Kreuz Sch. in Richtung Dreieck S. in Anspruch. Der Kläger, der mit seinem PKW Passat auf der linken Fahrspur fuhr, nahm in Höhe der Autobahnbrücke N... ca. 300 – 400 m vor sich die Warnblinkleuchten von Fahrzeugen wahr, die vor ihm in der linken und mittleren Spur fuhren. Er reduzierte seine Geschwindigkeit auf ca. 70 km/h, überfuhr im folgenden zunächst einen auf der Fahrbahn befindlichen Gegenstand und fuhr sodann – nach eigenen Angaben ca. 150 bis 200 m dahinter - auf einen auf der linken Fahrspur stehenden Anhänger auf. Dieser war zuvor von seinem Zugfahrzeug, einem in Polen zugelassenen Mercedes Sprinter, dadurch getrennt worden, dass der Fahrer des über den Beklagten versicherten VW-T4 auf ihn aufgefahren war. Die Art des überfahrenen Gegenstandes, die zwischen Erst- und Zweitunfall verstrichene Zeitdauer, die Sicherung der Erstunfallstelle und die Lichtverhältnisse im Unfallzeitpunkt sind zwischen den Parteien streitig. Das Fahrzeug des

Klägers erlitt durch das Auffahren auf den Hänger einen Totalschaden. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf den Tatbestand des landgerichtlichen Urteils Bezug genommen. Dieser ist dahingehend zu berichtigen, dass der Kläger unstreitig Eigentümer des von ihm zum Unfallzeitpunkt gefahrenen PKW Passat war.

2w) LG Köln v. 01.07.2004: Keine Mithaftung eines ladungsbedingt auf 40 km/h verlangsamenden Lkw bei Auffahren eines nachfolgenden Lkw
Das Landgericht Köln (Urteil vom 01.07.2004 - [15 O 590/01](#)) hat von einer Mithaftung abgesehen, wenn ein Lkw mit voller Ladung auf der Autobahn bis auf 40 km/h verlangsamt und sodann ein nachfahrender Lkw auffährt:
Einen wegen voller Beladung auf der Autobahn langsam fahrenden Lkw-Fahrer (hier 40 km/h) trifft keine Mithaftung, wenn ein nachfolgender Lkw auffährt.
Der Kl. zu 1) befuhr die BAB mit einem Gespann aus Lkw (Zugmaschine) und einem 3-achsigen Anhänger, der dem Kl. zu 2) gehörte. Das Gespann war stark beladen, ohne jedoch das zulässige Gesamtgewicht zu überschreiten. An einer Steigung verlangsamte sich die Geschwindigkeit des Gespanns von zunächst 80 km/h auf 40 km/h. Auf dieses Gespann der Kl. fuhr dann der Bekl. mit einer Geschwindigkeit von mindestens 80 km/h auf. Zum Unfallzeitpunkt herrschte zwar noch Dunkelheit; die Sichtverhältnisse waren jedoch nicht erheblich beeinträchtigt; die Strecke wies wenig Verkehr auf.

2x) BGH (Urteil vom 01.12.2009 - [VI ZR 221/08](#)):
„Der Beklagte habe ferner gegen § 15 StVO verstoßen. Ihm sei zwar nicht vorzuwerfen, dass er die Unfallstelle zum Zeitpunkt der Kollision noch nicht mit einem Warndreieck abgesichert gehabt habe, da nicht feststehe, dass hierfür ausreichend Zeit zur Verfügung gestanden habe. Der Beklagte habe jedoch das Warnblinklicht an seinem Fahrzeug nicht eingeschaltet, was aufgrund der Angaben der von dem Landgericht vernommenen Zeugen feststehe.“

2y) Ein Autofahrer muss auch nachts getarnte Soldaten auf der Strasse erkennen können. startklar - das Automagazin, EinsPlus 21.04.2011 22:30 Uhr
Verstößt ein Kraftfahrer bei Dunkelheit gegen das Sichtfahrgebot, haftet er auch dann teilweise für einen Fußgängerunfall, wenn dieser durch grob vorschriftswidriges Verhalten des Fußgängers mitverursacht wurde.
Diese Entscheidung erging im Fall eines Autofahrers, der auf einer geraden Landstraße bei Dunkelheit einen vorausfahrenden Pkw überholen wollte. Dabei erfasste er auf der Gegenfahrbahn zwei Soldaten, die im Rahmen eines Orientierungsmarsches am - aus Fahrtrichtung des Autofahrers gesehen - linken Fahrbahnrand gingen. Einer der beiden Soldaten wurde dabei schwer verletzt. Das Fahrzeug erlitt einen Totalschaden.
Das Oberlandesgericht (OLG) Koblenz verurteilte die Bundesrepublik Deutschland zum Ersatz des Schadens an dem Pkw in Höhe von 70 Prozent. Eine weitergehende Zahlungspflicht verneinte es. Das OLG stellte fest, dass der Autofahrer unter den gegebenen Sichtverhältnissen zu schnell gefahren sei und daher gegen das Sichtfahrgebot verstoßen habe. Er habe nur so schnell fahren dürfen, dass er innerhalb der überschaubaren, durch Abblendlicht ausgeleuchteten Strecke auch noch vor einem unbeleuchteten Hindernis rechtzeitig hätte anhalten können. Ausnahmen vom Sichtfahrgebot würden nur für Hindernisse gelten, die auf Grund besonderer Umstände ungewöhnlich schwer zu erkennen seien. Dies war hier nicht der Fall, obwohl die Soldaten Tarnkleidung getragen hätten und nicht durch eigene Beleuchtung gesichert gewesen seien. Sie seien vielmehr aus einer Entfernung von 50 m zu erkennen gewesen.
OLG Koblenz, 12 U 1726/01

2z) Anscheinsbeweis bei Auffahrunfall

Der so genannte Beweis des ersten Anscheins spricht dafür, dass den Auffahrenden das alleinige Verschulden an einem Auffahrunfall trifft. Ihm obliegt daher die uneingeschränkte Beweislast für die Möglichkeit eines anderen Unfallhergangs und damit auch für den - von ihm behaupteten - Spurwechsel des Vorausfahrenden.

Urteil des KG Berlin vom 22.01.2001, 22 U 1044/00, MDR 2001, 808

3a) Haftung und Mitverschulden beim Kettenauffahrunfall

Kann der in der Kolonne Fahrende erkennen, dass das erste Fahrzeug plötzlich stark abbremst, ist auch er gehalten, ein Bremsmanöver einzuleiten, auch wenn sein direkter Vordermann keine Bremsaktivitäten erkennen lässt, da er immer mit der Unaufmerksamkeit des Vorausfahrenden muss.

Aber auch der mittlere Wagen haftet zu 25 % für seinen Heckschaden und den Frontschaden des Auffahrenden, wenn dieser nicht beweisen kann, dass ein Abbremsen nicht mehr möglich und der Auffahrunfall für ihn nicht abwendbar war (LG Hanau, Urteil v. 16.12.2005, 2 S 236/05).

3b) Schuld trotz stark abbremsenden Vordermanns?

Die überwiegende Schuld trifft ebenso den Hintermann, auch wenn der Vordermann aufgrund eines zu spät erkannten Linksabbiegeverbots stark abbremst. Die Unaufmerksamkeit sei die nachhaltigere Unfallursache, so das AG Wuppertal in seiner Entscheidung. Der Unfallgegner bekam aufgrund zu langsamen Fahrens jedoch eine Teilschuld wegen Verkehrsbehinderung (AG Wuppertal, Urteil v. 27.10.2010, 33 C 25/09).

3c) Auffahrunfall, Aufmerksamkeit

Zu Lasten des auffahrenden Motorrades spricht zunächst der Beweis des ersten Anscheins für eine Verletzung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt. In diesem Fall war es die Nichteinhaltung eines ausreichenden Sicherheitsabstandes respektive die nötige Aufmerksamkeit.

Für einen Haftungsausschluss im Sinne von § 17 Absatz 3 StVO (Straßenverkehrsordnung) ist als Maßstab nicht der Fahrer in der konkreten Situation, sondern ein Idealfahrer anzusetzen.

Dieser hätte einen ausreichenden Sicherheitsabstand eingehalten und wäre bremsbereit und aufmerksam gefahren. Damit lag aber kein unabwendbares Ereignis für den nachfahrenden Fahrer der Motorradkolonne vor.

AG Kelkheim 2C134/07

3d) Anscheinsbeweis

Unstreitig ist die Bekl zu 1) mit dem von ihr gesteuerten Wagen auf das vor ihr fahrende Fahrzeug des Kl aufgefahren. Bei Auffahrunfällen spricht der Beweis des ersten Anscheins dafür, dass der Auffahrende die im Verkehr erforderliche Sorgfalt nicht beachtet hat, weil er entweder zu dicht aufgefahren ist oder seine Fahrgeschwindigkeit nicht der Verkehrslage angepasst hat oder weil er es an der erforderlichen Aufmerksamkeit hat fehlen lassen (OLG Karlsruhe VRS 77, 100, 101 f.; KG DAR 1976, 74, 75; KG NZV 1993, 478; OLG Köln MDR 1995, 577; Hentschel, Straßenverkehrsrecht, 36. Aufl., § 2 StVO, Rdnr. 17). Dieser gegen den Auffahrenden sprechende Anscheinsbeweis wird nur entkräftet, wenn die ernsthafte Möglichkeit eines atypischen, nicht für ein Verschulden des Auffahrenden sprechenden Geschehensablaufes vorliegt. Letzteres muss der Auffahrende darlegen und ggf. beweisen (OLG Karlsruhe, aaO).

LG Mönchengladbach 5 S 86/01, Urteil vom 25.08.2008

3e) Verstoss gegen das Sichtfahrgebot bei Dunkelheit begründet immer ein Mitverschulden

Verstößt ein Kraftfahrer bei Dunkelheit gegen das Sichtfahrgebot, haftet er auch dann

teilweise für einen Verkehrsunfall, wenn dieser durch grob vorschriftswidriges Verhalten des Unfallgegners mitverursacht wurde.

Ein Rollerfahrer stieß bei Dunkelheit gegen einen unbeleuchteten auf einer Landstraße stehenden Anhänger. Der Rollerfahrer trug erhebliche Verletzungen davon.

Das Oberlandesgericht (OLG) Nürnberg verurteilte den Unfallgegner zum Ersatz des Schadens und zu einem Schmerzensgeld in Höhe von 70 Prozent. Eine weitergehende Zahlungspflicht verneinte es. Das OLG stellte fest, dass der Rollerfahrer unter den gegebenen Sichtverhältnissen zu schnell gefahren sei und daher gegen das Sichtfahrgebot verstoßen habe. Das Sichtfahrgebot verlangt von einem Kraftfahrer seine Geschwindigkeit zu jeder Zeit den äußeren Umständen anzupassen, um rechtzeitig vor einem Hindernis anhalten zu können. Ein Fahrzeugführer habe immer mit unbeleuchteten Hindernissen auf der Fahrbahn zu rechnen. Daher habe der Rollerfahrer nur so schnell fahren dürfen, dass er innerhalb der überschaubaren, durch Abblendlicht ausgeleuchteten Strecke auch noch vor einem unbeleuchteten Hindernis rechtzeitig hätte anhalten können. Hier war auf der Landstraße eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h zulässig, wobei die bauartliche maximale Geschwindigkeit des Rollers bei 50 km/h lag. Bei einer Geschwindigkeit von bis zu 25-30 km/h hätte der Rollerfahrer den Anhänger rechtzeitig gesehen und einen Zusammenstoß verhindern können. Ausnahmen vom Sichtfahrgebot würden nur für Hindernisse gelten, die auf Grund besonderer Umstände ungewöhnlich schwer zu erkennen seien. Dies war hier nicht der Fall. Obwohl das überwiegende Verschulden an dem Verkehrsunfall den Eigentümer des Anhängers trifft, ist dem Rollerfahrer ein Mitverschulden in Höhe von 30% wegen des Verstoßes gegen das Sichtfahrgebot anzurechnen.

OLG Nürnberg, 5 U 1921/06

3f) Sichtfahrgebot: Ein Kraftfahrer muss jederzeit mit Fahrbahnhindernissen rechnen. Fährt er schneller als geboten und kollidiert mit einem Hindernis, so trägt er die alleinige Verantwortung. Über diesen Beschluss des Oberlandesgerichts Thüringen informieren die Verkehrsrechtsanwälte des Deutschen Anwaltvereins (DAV).

Im vorliegenden Fall fuhr der Fahrer eines Leihwagens bei Dunkelheit in eine Sperrschranke, die durch die spätere Beklagte zur Absicherung einer Baustelle aufgestellt worden war. Die Eigentümerin des Wagens machte geltend, dass die Baustelle zum einen unzureichend ausgeschildert gewesen sei, zum anderen eine nur mangelhafte Beleuchtung an der Sperrschranke angebracht gewesen sei.

Die Klage auf Schadensersatz wurde jedoch abgewiesen. Die Verantwortung für den Schaden am Fahrzeug der Klägerin trage in diesem Fall allein der Fahrzeugführer. Er habe das Fahrzeug nicht mehr rechtzeitig vor dem Hindernis anhalten können und sei demnach deutlich zu schnell gefahren. Somit habe der Fahrer gegen das Sichtfahrgebot verstoßen, einer der elementarsten Sicherheitsvorschriften der Straßenverkehrsordnung. Dieses Gebot besagt, dass der Fahrer eines Fahrzeugs nur so schnell fahren darf, dass er selbst bei unvermuteten Fahrbahnhindernissen noch anhalten kann. Ausnahmen würden nur Hindernisse bilden, mit denen ein Fahrer nicht rechnen müsse, wie zum Beispiel unvermittelt zwischen parkenden Autos hervortretende Fußgänger. Hierzu zähle eine vor einer Baustelle aufgestellte Sperrschranke nicht.

Auch das Argument der schlechten Beleuchtung sei nicht ausschlaggebend: Selbst wenn die Schranke gar nicht beleuchtet gewesen wäre, läge bei einer Kollision die Verantwortung beim Fahrer, schließlich sei eine solche Schranke schon aufgrund ihrer Größe und durch Straßenbeleuchtung und Fahrzeuglicht kein ungewöhnlich schwer sichtbares Hindernis. Eine Haftung der Beklagten sahen die Richter somit nicht.

OLG Thüringen, 4U155/08

3g) Sichtfahrgebot/Geschwindigkeit, unbeleuchtetes Pferd nachts auf der Landstrasse

Es stand ein Pferd auf der Landstraße und es war Nacht. Der PKW-Fahrer war mit 65 km/h unterwegs und konnte nicht rechtzeitig vor dem Pferd anhalten.

Dazu führt das Oberlandesgericht Hamm 25.04.2006 – 9 U 7/05 – aus:

Eine Geschwindigkeit von 65 km/h und mehr bei Dunkelheit auf einer Landstrasse genügt nicht den Anforderungen eines Fahrens auf Sicht, weil die Erkennbarkeitsentfernung in Bezug auf Pferde nicht mehr als 30 Meter beträgt. Ein Sachverständiger hat in dem Prozeß festgestellt, daß bei einem "Fahren auf Sicht" die Annäherungsgeschwindigkeit bei Fahren mit Abblendlicht maximal 46 km/h oder bei einer Bremsung des Kl. vor dem Zusammenstoß mit den Pferden 56 km/h hätte betragen dürfen.

OLG-Hamm 25.04.2006 – 9 U 7/05

3h) Sichtfahrgebot/Geschwindigkeit, regennasse Landstrasse

Das Sichtfahrgebot des § 3 Abs. 1 StVO verletzt, wer bei Dunkelheit mit Abblendlicht auf gerader, regennasser Landstraße schneller als 40 km/h fährt.

OLG Köln 3U26/02 vom 11.10.2002

3i) Sichtfahrgebot/Geschwindigkeit Autobahn, unbeleuchtetes schwarzes KfZ

Auf der [Autobahn A 5 (Karlsruhe - Basel) ... im Bereich der Anschlussstelle Rust blieb der Mercedes Sprinter in der Hälfte zwischen dem Ausfahrtsast und dem Einfahrtsast mit dem Dach in Richtung des aus Norden kommenden Verkehrs zeigend auf der rechten Fahrbahn unbeleuchtet liegen. Die Autobahn A 5 ist im Bereich der Unfallstelle unbeleuchtet. Der schwarz lackierte Mercedes Sprinter lag vor dem Hintergrund eines Waldes.

[...] näherte sich der Angeklagte als Fahrer des etwa 36 Tonnen schweren beladenen Lastzugs [...] mit einer Geschwindigkeit von 86 km/h.

Der Angeklagte hätte den Aufprall und den dadurch verursachten Tod des A. dadurch verhindern können, dass er mit einer Geschwindigkeit von 45 km/h gefahren wäre, so dass er innerhalb der Sichtweite des Abblendlichts von 30 m seinen Lastzug hätte abbremesen können. Für den Angeklagten war vorhersehbar, dass er durch ein Überschreiten der den Sichtverhältnissen angepassten Geschwindigkeit auf ein unbeleuchtet liegen gebliebenes Fahrzeug auf seiner Fahrbahn nicht rechtzeitig würde reagieren können.

LG Freiburg 7Ns520Js14833/06 – AK 174/07 vom 25.02.2008'

3j) Sichtfahrgebot, Selbstgefährdung, Gefährdung bei Unfall

Der Klägerin fällt ein Verstoß gegen das Sichtfahrgebot nach § 3 Abs. 1 Satz 4 StVO zur Last, welches gerade auch bei Dunkelheit gilt. Sie durfte also nur so schnell fahren, dass sie innerhalb der durch ihre Scheinwerfer ausgeleuchteten Strecke anhalten konnte. Dass diese Regel häufig nicht eingehalten wird, entlastet sie nicht. Darüber hinaus hat die Klägerin auch gegen das allgemeine Sorgfaltsgebot des § 1 Abs. 2 StVO verstoßen, denn das Geschehen am rechten Fahrbahnrand, wo sich das Fahrzeug des Zeugen M..., umgeben von mehreren Personen, befand, musste sie zu besonderer Sorgfalt anhalten. Zwar ist die Klägerin gerade deshalb auf die linke Fahrspur ausgewichen, um diese Personen nicht zu gefährden. Sie musste aber damit rechnen, dass sich ein Unfall ereignet hatte und noch weitere Fahrzeuge auf der Fahrbahn waren. Durch ein kurzes Aufblenden hätte sie sich unschwer Gewissheit über die Verhältnisse auf dem vor ihr liegenden Fahrbahnabschnitt verschaffen können.

...Dem Beklagten zu 1) kann auch jedenfalls kein gravierender Vorwurf daraus gemacht werden, dass er sein verunfalltes Fahrzeug in dieser gefährlichen Situation alsbald verließ und weder zeitraubend herauszufinden versuchte, ob sein Fahrzeug trotz der Beschädigungen aus dem Vorunfall noch zu bewegen war, noch auch im Kofferraum nach dem Warndreieck suchte. Beides war im Dunkeln und auf der mit regelmäßig hoher

Geschwindigkeit befahrenen, für jede Fahrtrichtung zwei Fahrspuren vorsehenden B ... bei Dunkelheit mit einer hohen Selbstgefährdung verbunden, die auf sich zu nehmen ihm kaum zumutbar war.

OLG Koblenz 12U258/06 vom 02.07.2007

3k) Ein Fahren auf Sicht nach § 3 Abs. 1 StVO setzt grundsätzlich eine Fahrweise voraus, die es dem Kraftfahrer ermöglicht, auch vor unbeweglichen, unbeleuchteten Hindernissen rechtzeitig anzuhalten. Mit verunglückten Menschen auf der Fahrbahn muss sogar ein Autofahrer rechnen, der bei Dunkelheit die Autobahn befährt.

LG Duisburg, Urteil vom 05.09.2005, Az. 2 O 143/03, Volltext-ID: 3K274313

3l) Die Fahrgeschwindigkeit auf Autobahnen muss so gewählt werden, dass der Fahrer auf der Straße liegende Objekte rechtzeitig erkennen und ein Auffahren verhindern kann. Dies haben sowohl das Amts- als auch das Landgericht München entschieden.

Landgericht München I, Urteil vom 31.03.2006 -17 S 1660/06-

3m) Jeder Autofahrer darf nur so schnell fahren, dass er innerhalb der überschaubaren Strecke halten kann. Dieser Grundsatz gilt auch auf Autobahnen. Wer sich nicht daran hält, läuft Gefahr, selbst als Opfer eines fremdverschuldeten Unfalls auf einem Teil seines Schadens sitzen zu bleiben. So geschehen in einem Fall, mit dem das Oberlandesgericht Nürnberg befasst war. Das Gericht entschied in letzter Instanz, dass eine PKW-Halterin, deren Fahrzeug auf der Autobahn in ein hinter einer Kurve unbeleuchtet liegende gebliebenes Auto gerast war, wegen unangepasster Geschwindigkeit nur zwei Drittel ihres Schadens ersetzt erhält.

Oberlandesgericht Nürnberg, Urteil vom 09.06.1994 -8U577/94-

3o) [BGH v. 27.06.1972:](#)

Den Kraftfahrer, der bei Nacht auf ein unbeleuchtetes und nicht bewegtes Hindernis auffährt, trifft regelmäßig ein Verschulden an diesem Unfall. Dieser Grundsatz gilt jedoch nicht ohne weiteres bei Hindernissen, die frei in den Luftraum über der Verkehrsfläche hineinragen.

3p) [OLG Frankfurt am Main v. 21.06.1989:](#)

Bei Fahren mit Abblendlicht ist eine Geschwindigkeit von 60 km/h und mehr als grobes Verschulden anzusehen.

3q) [AG Erkelenz v. 02.02.1996:](#)

Haftungsverteilung 50 zu 50 zwischen betrunkenem auf der Straße stehendem Radfahrer und Pkw-Führer, der mit 60 km/h bei Dunkelheit das Sichtfahrgebot verletzt.

3r) [OLG Jena v. 24.06.2009:](#)

Das Sichtfahrgebot des § 3 Abs. 1 Satz 4 StVO soll den Fahrer auch davor schützen, auf Hindernisse aufzufahren oder in solche hinein zu fahren, bedeutet also, dass sich der Fahrer jederzeit auf Fahrbahnhindernisse einstellen und mit ihnen rechnen muss, und zwar innerorts auch ohne Schreckzeit. Dies erlaubt grundsätzlich nur ein Fahren auf Sicht; dies bedeutet, dass ein Fahrer die Geschwindigkeit (des Fahrzeugs) auch den jeweiligen Sichtverhältnissen anzupassen hat (vgl. § 3 Abs. 1 Satz 2 StVO).

3s) [LG Köln v. 25.03.2010:](#)

Stößt ein Kfz in der Dunkelheit mit einem infolge eines Wendemanövers quer zur Fahrbahn stehenden Lkw-Anhänger zusammen, so spricht der Beweis des ersten Anscheins dafür, dass der Führer des Kfz entweder unter Verstoß gegen das Sichtfahrgebot zu schnell oder unaufmerksam gefahren ist. Das Auffahren auf ein die Fahrbahn versperrendes anderes Fahrzeug erlaubt grundsätzlich eine alternative

Schuldfeststellung dahin, entweder der Bremsweg des Auffahrenden länger als die Sichtweite oder seine Reaktion auf die rechtzeitig erkennbare Gefahr unzureichend gewesen sein muss. Ein Kraftfahrer darf gerade auch bei Dunkelheit nur so schnell fahren, dass er innerhalb der überschaubaren Strecke rechtzeitig vor einem Hindernis, das sich auf seiner Fahrbahn befindet, anhalten kann.

3u) [BGH v. 09.02.1971:](#)

Mithaftungsanteil des unter Verletzung des Sichtfahrgebots Auffahrenden von 1/3 bei Auffahren auf unbeleuchtet liegendegebliebenes und unbeleuchtetes Fahrzeug

3v) [OLG Koblenz v. 02.07.2007:](#)

Das Sichtfahrgebot nach § 3 Abs. 1 Satz 4 StVO gilt gerade auch bei Dunkelheit. Es darf also nur so schnell gefahren werden, dass innerhalb der durch die Scheinwerfer ausgeleuchteten Strecke angehalten werden kann. Dass diese Regel häufig nicht eingehalten wird, entlastet nicht.

3w) [LG Köln v. 18.04.2008:](#)

Von einem Verkehrsteilnehmer kann erwartet werden, dass er bei Dunkelheit und diesigem Wetter aufmerksam und mit angepasster Geschwindigkeit fährt und sich auch auf unbeleuchtete Hindernisse einstellt. Gerät er bei solchen Sichtverhältnissen gegen einen entgegen der Fahrtrichtung und ohne Reflektoren abgestellten Anhänger, so trifft ihn eine Mithaftung von einem Viertel des ersatzfähigen Schadens.

3x) [OLG Köln v. 20.04.2010:](#)

Ein Kraftfahrer darf im Straßenverkehr nur so schnell fahren, dass er innerhalb der überschaubaren Strecke rechtzeitig vor einem Hindernis auf seiner Fahrspur halten kann. Bei Fernlicht ist die Sicht größer, damit kann auch die gefahrene Geschwindigkeit höher sein. Bei Fahrten mit Abblendlicht ist die Geschwindigkeit der geringeren Reichweite dieses Lichts anzupassen.

3z) Haftungsverteilung bei nicht aufgestelltem Warndreieck, OLG Karlsruhe 12.10.2001, 14 U 146/00, DAR 2002, 34

Pkw A hält nach einem Unfall auf dem Verzögerungstreifen der Autobahn an. Pkw B fährt auf den stehenden Pkw A auf.

Wie das LG zutreffend ausgeführt hat, hat der Fahrer und Halter des französischen Pkws die Kollision mit dem stehenden Fahrzeug des Kl. durch eine der Verkehrssituation nicht angepasste Fahrweise und dadurch verursacht, dass er nicht die erforderliche Aufmerksamkeit walten lassen. Er ist deshalb für den dem Kl. dadurch entstandenen Schaden in vollem Umfang verantwortlich, und zwar nicht nur unter dem Gesichtspunkt der Gefährdungs- (§ 7 Abs. 1 StVG), sondern auch unter dem der Verschuldenshaftung (§ 823 Abs. 1 BGB, § 823 Abs. 2 BGB i.Vm. § 1 Abs. 2 StVO, § 18 Abs. 1 StVG).

4a) Pkw A bleibt nach Unfall auf der BAB querstehend zur Fahrbahn liegen. Lkw B fährt auf A auf.

B hätte durch angepasste Geschwindigkeit (Fahren auf Sicht) den Aufprall vermeiden können.

Haftungsverteilung: A 0 %, B 100 %

Die Bekl. belastet die hohe Betriebsgefahr des auf dem rechten Fahrstreifen einer Autobahn in einer unübersichtlichen Rechtskurve liegendegebliebenen Pkw des Zweitbeklagten. Darüber hinaus ist aber ein durch schuldhaftes Fehlverhalten des Zweitbeklagten weit erhöhter... OLG Düsseldorf, 17.05.1993, 1 U 131/92, OLGR Düsseldorf 1993, 325.

4b) Aufschaukeln eines Anhängers, OLG Hamm, 30.11.1998, 6 U 136/98, OLGR Hamm 1999, 99

...Der Unfall ist auch nicht durch einen Fahrfehler verursacht worden, den gegebenenfalls der Kläger zu vertreten hätte. Der Sachverständige Dipl.-Ing. Sch. hat überzeugend ausgeführt, daß es beim Fahren zu Resonanzschwingungen kommen kann, die schlagartig ansteigen und sich in der Weise auswirken können, wie es hier geschehen ist, daß nämlich der Anhänger ausbricht und das Zugfahrzeug herumreißt. Er hat weiter dargelegt, daß einer derartigen Resonanz, wenn sie sich bemerkbar macht, nur durch rasches, kräftiges Bremsen begegnet werden kann, daß aber der Fahrzeugführer es nicht immer rechtzeitig spürt, daß sich eine derartige Resonanz aufbaut. Letztlich ist das technische Problem ungelöst, wie bei einem gekoppelten System – insbesondere also einem Gespann – die Resonanz hinreichend ausgeschaltet werden kann. Schwierigkeiten ergeben sich vor allem daraus, daß die Wirkungen im Kuppelpunkt jeweils unterschiedlich sind, weil verschiedene Hänger hinter demselben Zugfahrzeug unterschiedlich reagieren, ebenso wie der gleiche Hänger hinter verschiedenen Zugfahrzeugen unterschiedlich reagiert.

4c) Pkw A fährt bei Dunkelheit auf der Landstraße auf einen quer zur Fahrbahn liegendegebliebenen Kleintransporter B auf, bei dem jedenfalls die Fahrtlichter eingeschaltet waren (ungeklärt, ob auch die Warnblinkanlage eingeschaltet war). A fuhr mit 110 km/h statt der zugelassenen 70 km/h.

Haftungsverteilung: A 2/3, B 1/3

AG Fritzlar, 13.11.1996, 8 C 604/96, Schaden-Praxis 1997, 3

4d) Kfz A biegt nach links ab, obwohl Fahrer von weitem herannahendes Motorrad B wahrgenommen hat. B fuhr mit 112 statt mit erlaubten 70 km/h.

AG-Urteil, August 2004, Haftungsverteilung: A 30%, B 70%

AG Jülich, 23.08.2004, 4 C 455/03, Schaden-Praxis 2005, 118

4d) Pkw A fährt auf Bundesstraße aus einem Parkplatz heraus und übersieht dabei das mit 141 km/h (erlaubt 100 km/h) herannahende Motorrad B, dessen Fahrer auszuweichen versucht und dabei ohne Berührung mit A stürzt.

OLG-Urteil, April 1999, Haftung B 100%, OLG Nürnberg, 29.04.1999, 8 U 937/98, Schaden-Praxis 1999, 262

4e) Wartepflichtiges Kfz A fährt aus rechter Nebenstraße kommend nach links in Vorfahrtsstraße ein und kollidiert mit von rechts kommendem Kfz B, das mit 127 km/h statt erlaubter 70 km/h fährt.

Haftungsverteilung: A 30%, B 70%

LG Frankenthal, 06.08.1986, 3 O 37/86, VersR 1978, 1121 (LS)

4f) Pkw A gerät bei Dunkelheit auf BAB infolge leichter Fahrlässigkeit bei dem Versuch, einen vorausfahrenden Lkw zu überholen, ins Schleudern und bleibt dann auf dem linken von 2 Fahrstreifen quer zur Fahrtrichtung stehen. Pkw B, der mit mindestens 134 km/h statt zulässiger 100 km/h gefahren ist, fährt auf A auf.

Haftungsverteilung: A 40 %, B 60 %

OLG Köln, 06.11.1992, 19 U 103/92, OLGR Köln 1993, 21

4g) Autofahrer A bleibt mit seinem Pkw nach einem Unfall auf dem Mittelstreifen der BAB liegen und läuft ca. 60 m zu einem anderen Unfallbeteiligten. Dabei wird er von nachfolgendem Pkw B erfasst, der trotz unübersichtlicher Verkehrslage zu schnell fährt.

Haftungsverteilung: B 100 %

OLG München, 12.04.1996, 10 U 6179/95, NZV 1997, 231

5a) Serienunfall: Nur für letzten Fahrer gilt immer Schuldvermutung

Bei einem Serienauffahrunfall gilt nur für den letzten Fahrer immer die Vermutung, aus Unaufmerksamkeit, wegen zu hoher Geschwindigkeit oder eines zu geringen Sicherheitsabstands aufgefahren zu sein. Für die übrigen Beteiligten könne davon nicht ohne weiteres ausgegangen werden, heißt es in dem Urteil des OLG Frankfurt.

Das Gericht sprach einer Autohalterin nur einen Teil des Schadenersatzanspruchs zu, die sie nach einem Auffahrunfall mit mehreren Beteiligten gegen einen anderen Autofahrer geltend gemacht hatte. Der beklagte Autofahrer war auf das Fahrzeug der Frau aufgefahren. Unklar war aber, ob sein Wagen von einem nachfolgenden Auto auf den der Klägerin geschoben worden war. In ihrem Urteil betonten die Richter, den aufgefahrenen Fahrer treffe in diesem Fall nicht wie sonst bei einem Auffahrunfall die alleinige Haftung. Es sei nämlich nicht auszuschließen, dass er erst von dem nachfolgenden Fahrzeug auf den Wagen der Klägerin geschoben worden sei.

OLG Frankfurt (7 U 105/01)

5b) Auch gemäss dem LG-Coburg 11O650/08 haftet ein auffahrender Verkehrsteilnehmer zu 100%, wenn es sich wie im vorliegenden Fall um einen typischen Auffahrunfall mit auf der Fahrbahn stehendem Fahrzeug handelt:

[LG Coburg: Bei nicht aufklärbarem Unfallhergang tragen Beteiligte den Schaden in gleicher Höhe](#)

5c) [Zur Verschuldensfrage bei einem Auffahrunfall in einer Baustelle. Landgericht Coburg, Az.: 33 S 2/02 vom 08.03.2002](#)

Das Befahren des Baustellenbereichs erforderte angesichts der schlechten Witterungs- und Sichtverhältnisse von der Fahrerinnen des klägerischen Fahrzeuges besondere Vorsicht. Diesen erhöhten Sorgfaltspflichten ist die Tochter des Klägers in keiner Weise nachgekommen. Sie hat zum vorausfahrenden Fahrzeug der Zeugin B nicht den erforderlichen Sicherheitsabstand eingehalten und zudem ihre Geschwindigkeit nicht den gegebenen Verhältnissen angepasst. Hätte die Tochter des Klägers die von ihr im Baustellenbereich geforderte besondere Vorsicht walten lassen, hätte sie rechtzeitig auf die durch das Bremsen des vorausfahrenden Fahrzeugs geschaffene Verkehrssituation reagieren und ihr Fahrzeug hinter dem Fahrzeug der Zeugin M gefahrlos zum Stillstand bringen können. Der Fahrerinnen des klägerischen Fahrzeuges fällt demzufolge ein grob verkehrswidriges Fahrverhalten -Verstoß gegen §§ 3, 4 StVO- zur Last, auf das der Unfall primär zurückzuführen ist.

5d) Auffahrunfall wegen zu hoher Geschwindigkeit Wer mit hoher Geschwindigkeit auf der Autobahn fährt, muss neben einem ausreichenden Abstand die vorausfahrenden Fahrzeuge sorgfältig und konzentriert beobachten und jederzeit reaktionsbereit sein. Ein Autofahrer handelt danach grob fahrlässig, wenn er nachts mit gleich bleibender Geschwindigkeit von über 150 km/h auf einer Autobahn fährt, mehr als eine Minute Zeit hat, einen mit einer Geschwindigkeit von nur 62 km/h vorausfahrenden Lkw wahrzunehmen und auch den sich rasch verkürzenden Abstand zu erkennen und trotzdem ungebremst auf diesen auffährt. Urteil des OLG Rostock vom 26.09.2008 5 U 115/08
OLGR Rostock 2009, 115

5e) Auffahrunfall nach Spurwechsel (Schmerzensgeld) Bei einem Auffahrunfall spricht der Beweis des ersten Anscheins für ein Verschulden des auffahrenden Kraftfahrers. Etwas

anderes kann jedoch dann gelten, wenn sich der Unfall kurz nach einem Spurwechsel des vorausfahrenden Fahrzeugs ereignet hat und sich nicht beide Kraftfahrer bereits auf die geänderte Verkehrssituation eingestellt haben. Ist das nicht zweifelsfrei zu klären, ist der Schaden hälftig zu teilen. Urteil des KG Berlin vom 26.08.2004 12 U 195/03 KGR Berlin 2005, 99 DAR 2005, 157

5f) Auffahren auf langsamer werdendes Fahrzeug Ein [Autofahrer](#), dessen Wagen auf der Autobahn durch einen Motorschaden immer langsamer wird, muss durch rechtzeitiges Einschalten der Warnblinkanlage die nachfolgenden Verkehrsteilnehmer warnen. Fährt ein anderer Verkehrsteilnehmer auf das langsame Fahrzeug auf, haftet der Auffahrende entgegen der sonst geltenden Regeln nur für ein Drittel des Schadens. Urteil des KG Berlin vom 31.07.2008, 12 U 5/08, VRS 2009, 273