

Zum objektiv und subjektiv grob fahrlässigen Verkehrsverstoß des Fahrers eines Transporters (Mercedes Sprinter), der auf der Autobahn mit einer Geschwindigkeit von 80 km/h (bis max. 100 km/h) bei guter Sicht und trockener Fahrbahn auf der rechten von drei Fahrspuren ungebremst auf einen vor ihm fahrenden Muldenkipper auffährt und dabei - ebenso wie sein Beifahrer - tödlich verunglückt.

§ 110 SGB VII

Beschluss des OLG München vom 16.05.2008 – 10 U 5191/07 –

Bestätigung des Urteils des LG München I vom 05.10.2007 - 17 O 15808/05 - (nachstehend ebenfalls abgedruckt)

Zu Recht habe das Erstgericht - so das OLG - einen objektiv grob fahrlässigen Verkehrsverstoß des Fahrers des bei der Beklagten versicherten Fahrzeugs angenommen. Es hätten sich keinerlei Hinweise darauf ergeben, dass das Fahrverhalten von dem vorausfahrenden Muldenkipper (anlassloses abruptes Abbremsen) (mit-)verursacht worden wäre. Die Annahme subjektiv grober Fahrlässigkeit sei ebenfalls nicht zu beanstanden. Zu Recht habe das Landgericht unter Heranziehung der maßgeblichen Rechtsprechung des BGH vom äußeren Geschehensablauf und vom Ausmaß des objektiven Pflichtverstoßes auf innere Vorgänge und die damit einhergehende gesteigerte Vorwerfbarkeit geschlossen. Das ungebremste Auffahren auf einen vorausfahrenden Vordermann lasse in aller Regel auch ohne Annahme eines Anscheinsbeweises, welcher sich vorliegend verbiete, den Schluss von der objektiv auf die subjektive grobe Fahrlässigkeit zu, wenn nicht entlastende Umstände in subjektiver Hinsicht vorlägen.

Das **Oberlandesgericht München** hat mit **Beschluss vom 16.05.2008 – 10 U 5191/07 –** wie folgt entschieden:



**OBERLANDESGERICHT MÜNCHEN**



## Gründe:

### A.

- I. Gegenstand des Rechtsstreits sind Regressansprüche der Klägerin als Sozialversicherungsträgerin der gesetzlichen Unfallversicherung gegenüber der Beklagten als Kfz-Haftpflichtversicherung des Transporters Mercedes-Benz Sprinter, amtl. Kennzeichen HN-C [REDACTED] dessen Fahrer C [REDACTED] ebenso wie der Beifahrer H [REDACTED] am 15.08.2001 gegen 17.50 Uhr auf der BAB A 4 Richtung Frankfurt tödlich verunglückte, als der Sprinter bei km 208 auf dem rechten der drei vorhandenen Fahrstreifen auf einen vorausfahrenden Sattelzug auffuhr. Fahrer und Beifahrer waren Mitarbeiter der bei der Klägerin gesetzlich unfallversicherten Fa. H [REDACTED] GmbH. Es handelte sich um eine Dienstfahrt zwischen zwei Montageterminen. Die Klägerin fordert die gemäß ihren gesetzlichen Verpflichtungen an die Hinterbliebenen erbrachten Zahlungen von der Beklagten erstattet und begehrt Feststellung der Ersatzpflicht der Beklagten für die ihr im Zusammenhang mit dem Arbeitsunfall noch entstehenden Aufwendungen. Zwischen den Parteien besteht Übereinstimmung, dass auf Grund der Haftungsprivilegierung des Fahrers nach § 105 I SGB VII und damit auch der Beklagten eine Haftung nach § 110 I SGB VII nur in Betracht kommt, wenn der Fahrer den Versicherungsfall vorsätzlich oder grob fahrlässig herbeigeführt hat. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf den Tatbestand des Endurteils des LG München I vom 05.10.2007, durch welches nach umfangreicher Beweisaufnahme und Bejahung von grober Fahrlässigkeit des getöteten Fahrers der Klage in vollem Umfang stattgegeben wurde (Bl. 236/260 d.A.), Bezug genommen.
- II. Gegen dieses Urteil legte die Beklagte mit Schriftsatz ihrer Prozessbevollmächtigten vom 08.11.2007 Berufung ein (Bl. 262/263 d.A.), welche nach Verlängerung der Berufungsbegründungsfrist mit Schriftsätzen vom 11.01.2008 und 14.01.2008 (Bl. 269/290 d.A.) begründet wurde.



- III. Der 10. Zivilsenat des Oberlandesgerichts München wies die Beklagte mit Beschluss vom 08.04.2008 darauf hin, dass der Senat beabsichtige, die Berufung nach § 522 II ZPO zurückzuweisen (Bl. 326/332 d.A.).

Hierauf erwiderte die Beklagte mit Schriftsätzen ihrer Prozessbevollmächtigten vom 07.05.2008 (Bl. 333/349 d.A.) und nach Ablauf der gesetzten Frist (09.05.2008) vom 13.05.2008. Weiter nahm die Beklagte mit Schriftsatz ihrer Prozessbevollmächtigten vom 08.05.2008 zur Berufungserwiderung der Klagepartei Stellung.

## B.

### I.

Die statthafte sowie form- und fristgerecht eingelegte und begründete, somit zulässige Berufung hat nach einhelliger Überzeugung des Senats in der Sache keine Aussicht auf Erfolg und ist deshalb, da die Rechtssache auch keine grundsätzliche Bedeutung hat und auch die Fortbildung des Rechts oder die Sicherung einer einheitlichen Rechtsprechung keine Entscheidung des Berufungsgerichts aufgrund mündlicher Verhandlung erfordert, gem. § 522 II 1 ZPO zurückzuweisen.

1. Zur Begründung wird zunächst gemäß § 522 II 3 ZPO auf den Hinweis des Senats Bezug genommen.
2. Im Hinblick auf die Stellungnahmen der Berufungsführerin ist ergänzend folgendes zu bemerken:

Der Regressanspruch der Klägerin aus § 110 SGB VII ist begründet, da das Verhalten des Fahrers des bei der Beklagten versicherten Fahrzeugs C. **grob fahrlässig** war

- a) Zu Recht hat das Erstgericht einen **objektiv grob fahrlässigen Verkehrsstoß** des Fahrers des bei der Beklagten versicherten Fahrzeugs angenommen. Nach den tatrichterlichen Feststellungen des Landgerichts ist der Fahrer in einer leichten Rechtskurve der BAB A 4 von Dresden in Richtung Frankfurt bei km 208 mit ca. 80 km/h (bis maximal 100 km/h) bei guter Sicht und trockener Fahrbahn auf der rechten von drei Fahrspuren auf einen vor ihm fahrenden Muldenkipper aufgefahren. Dieses Fahrmanöver ist objektiv grob fahrlässig.

Es haben sich keinerlei Hinweise darauf ergeben, dass dieses Fahrverhalten von dem vorausfahrenden Muldenkipper (anlassloses abruptes Abbremsen) (mit-)verursacht worden wäre.

Die Ausführungen des Beklagtenvertreters in der Berufung hierzu, das Landgericht habe sich nicht mit dem aus der Tachografenscheibe hervorgehenden



„plötzlichen und unerwarteten Fahrverhalten des Fahrers des vorausfahrenden Fahrzeuges auseinandergesetzt, der um 17.50 Uhr aus einer Geschwindigkeit von ca. 75 km/h bis 90 km/h „plötzlich auf eine Geschwindigkeitslinie von 40 km/h die Geschwindigkeit reduziert hat“, geht in mehrfacher Hinsicht fehl.

Zum einen hat der Sachverständige in seinem schriftlichen Gutachten (S. 39/41 d.A. = Bl. 104/106 d.A.) bereits darauf hingewiesen, dass das Original der Tachografenscheibe – das sich nicht in den beigezogenen Akten befindet und nach dem eigenen Vorbringen des Beklagtenvertreter wohl nicht mehr existiert (Schriftsatz vom 21.04.2006 = Bl. 61 d.A.) - nicht vorliegt und bereits der durch den Stift aufgezeichnete Strich auf der Kopie einem Aufschrieb von etwa einer Minute entspricht. Es versteht sich von selbst, dass unter diesen Gegebenheiten nicht mit Beweissicherheit darauf geschlossen werden kann, ob der Geschwindigkeitsabbau durch die Beladung und die befahrene Steigung oder zusätzlich durch eine Bremsung veranlasst war. Nach den Angaben des Zeugen H. im Ermittlungsverfahren (Bl. 72/73 der beigezogenen Akten, vgl. Protokoll v. 03.02.2006, S. 5 = Bl. 49 d.A.), auf die sich die Klagepartei bezogen hat (Schriftsatz vom 15.01.2007 S. 3 = Bl.147 d.A.), ist nicht von einer Bremsung auszugehen.

Das diesbezügliche bestrittene Vorbringen (die Klagepartei geht davon aus, dass der Muldenkipper bedingt durch die Steigung langsamer wurde, vgl. Berufungserwiderung S. 31 = Bl. 324 d.A.) ist auch nach § 531 II ZPO als verspätet zurückzuweisen. Nach der Anhörung des Sachverständigen in erster Instanz, während der sich der sachbearbeitende Beklagtenvertreter entfernte und den Termin im weiteren durch einen Kanzleikollegen wahrnehmen ließ, trug der Beklagtenvertreter (Schriftsatz vom 11.07.2007 S. 2 = Bl. 201 d.A.) genau das Gegenteil vor, nämlich *„das Beklagtenfahrzeug ist mit gleichbleibender höherer Geschwindigkeit auf ein mit gleichbleibender niedrigerer Geschwindigkeit des vorausfahrenden Fahrzeuges ohne jegliche Reaktion aufgefahren“*.

- b) Die Annahme **subjektiv grober Fahrlässigkeit** seitens des Erstgerichts ist ebenfalls nicht zu beanstanden.

Zu Recht hat das Landgericht unter Heranziehung der maßgeblichen Rechtsprechung des BGH vom äußeren Geschehensablauf und vom Ausmaß des objektiven Pflichtverstoßes auf innere Vorgänge und die damit einhergehende gesteigerte Vorwerfbarkeit geschlossen (vgl. BGH NJW 1977, 1965; 1992, 2418 [2419]).

Das ungebremste Auffahren auf einen vorausfahrenden Vordermann lässt in aller Regel auch ohne Annahme eines Anscheinsbeweises (vgl. BGH VersR 1972, 171), welcher sich vorliegend verbietet, den Schluss von der objektiven auf die subjektive grobe Fahrlässigkeit zu, wenn nicht entlastende Umstände in subjektiver Hinsicht vorliegen (OLG Köln VersR 1973, 1041; OLG Nürnberg



VersR 1995, 684). Zu Unrecht beruft sich die Beklagte auf die Entscheidung BGH VersR 2003, 364. Der BGH hat dort nur seine Rechtsprechungsgrundsätze bestätigt und insbesondere ausgeführt, dass die bloße Berufung auf ein Augenblicksversagen kein Grund ist, die Annahme grober Fahrlässigkeit zu verneinen; im konkreten Fall war vom Versicherungsnehmer – im Unterschied zum vorliegenden Fall – im Einzelnen dargelegt worden, was der Fehlreaktion vorausgegangen ist. Auch aus der Entscheidung OLG Hamm, VersR 2007, 1553 kann die Berufung nichts Entscheidendes herleiten. Dort stand nach dem festgestellten Sachverhalt aus dem Spurverlauf eine Lenkbewegung des Klägers nach rechts um 20 ° über eine Zeitspanne von bis (!) zu 1 Sekunde fest, die das Fahrzeug auf den unbefestigten Fahrbahnrand führte und das Abkommen von der Fahrbahn erfolgte von einer schmalen Fahrbahn mit unbefestigtem Randstreifen. Das OLG Hamm hat dementsprechend ausdrücklich offengelassen, wie das Abkommen von einer sehr breiten, gut ausgebauten und etwa mit Randstreifen versehenen Fahrbahn ohne plausiblen Grund zu beurteilen sein würde.

Im Gegensatz zur Auffassung des Landgerichts genügte die bloße Vermutung einer Bewußtseinsstörung nicht, denn es wäre Aufgabe der Berufungsklägerin gewesen, entlastende Tatsachen darzulegen, die dann die Klägerin erst widerlegen hätte müssen (BGH VersR 2003, 364). Die Berufungsführerin verkennt die Anforderungen, die die Rechtsprechung an die Darlegungs- und Beweislast bei der Prüfung der Voraussetzungen der Annahme von grober Fahrlässigkeit der Versicherten bei § 61 VVG (a.F.) wie auch im Rahmen von § 110 I SGB VII stellt, ebenso wie die Anforderungen an die richterliche Überzeugungsbildung im Rahmen von § 286 ZPO. Gerade die Stellungnahme auf den Hinweisbeschluss des Senats belegt eindrucksvoll, wie sich die Berufungsführerin – weitgehend verspätet - in immer neue Spekulationen begibt bis hin zu der nicht mehr diskussionsfähigen „Behauptung“, wonach es erst Recht unrichtig sei, „dass zum gleichmäßigen Drücken eines Gaspedals (eines Sprinters) überhaupt eine aktive Muskelspannung oder ein bewusster oder gesteuerter Gasdruck notwendig wäre“

So führt das OLG Celle (r+s 2005, 456) u.a. aus: *„Ist der Kläger bei voller Verantwortlichkeit, Tageslicht und gerader und trockener Fahrbahn von der Fahrbahn abgekommen und auf dem Gegenfahrbahnstreifen mit einem entgegenkommenden Fahrzeug zusammengestoßen, so ist allerdings von einem objektiv und subjektiv schwerwiegenden Verschulden auszugehen (BGHZ 119, 147); die Annahme eines Leistungsausschlusses wegen grobfahrlässiger Herbeiführung des Unfalles wäre dann nicht zu be-  
arstanden (§ 61 VVG)... . Wenn nur eine der ernstlich in Betracht kommenden Unfallvarianten nicht mit grober Fahrlässigkeit verbunden war, scheidet ein Leistungsausschluss aus.“*

Nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes findet die Beweislastregelung aus § 827 Satz 1 BGB, wonach die Beweislast für behauptete Unzurechnungsfähigkeit den Täter trifft (BGHZ 98, 135, 136 ff.; 102, 227, 230), auch im Rahmen von § 61 VVG (a.F.) zu Lasten des Versicherungsnehmers



Anwendung (BGHZ 111, 372, 374; BGH, Urteil vom 23. Januar 1985 - IVa ZR 128/83 - NJW 1985, 2648 = VersR 1985, 440 und Urteil vom 22. Februar 1989 - IVa ZR 274/87 - NJW 1989, 1612 = VersR 1989, 469 unter 4; vgl. auch Knappmann, NVersZ 1998, 13, 14; BGH VersR 2003, 1561). So führt der BGH in der zuletzt zitierten Entscheidung u.a. aus: „*Gelingt es dem Versicherungsnehmer nicht, den völligen Ausschluss der Verantwortlichkeit für den Zeitpunkt der Herbeiführung des Versicherungsfalles zu beweisen, so hat das Gericht im Weiteren davon auszugehen, dass eine solche Unzurechnungsfähigkeit nicht vorlag ... Das steht nicht im Widerspruch dazu, dass der Versicherer im Rahmen des § 61 VVG dennoch auch die subjektiven Voraussetzungen der groben Fahrlässigkeit darlegen und beweisen muß (BGH, Urteile vom 23. Januar 1985 und 22. Februar 1989 aaO; Urteil vom 17. Juni 1998 - IV ZR 163/97 - VersR 1998, 1011 unter I 2 b; Urteil vom 29. April 1998 - IV ZR 118/97 - VersR 1998, 1231 unter II 2 a). Denn die Annahme grober Fahrlässigkeit setzt auf der subjektiven Seite voraus, dass die im Verkehr erforderliche Sorgfalt durch ein auch subjektiv irentsuldbares Verhalten in hohem Maße außer Acht gelassen worden ist, weshalb ein in subjektiver Hinsicht gesteigertes Fehlverhalten aufgrund der Würdigung aller Tatumstände festgestellt werden muss (BGH, Urteil vom 23. Januar 1985 aaO m.w.N.; Knappmann, aaO S. 16, 17).... Hat - wie hier - der Versicherungsnehmer eine völlige Unzurechnungsfähigkeit nicht bewiesen, so kann der Tatrichter grundsätzlich aus dem Grad der objektiven Pflichtverletzung Rückschlüsse auf die innere Tatseite ziehen (BGHZ 119, 147, 151 m.w.N.; Römer, VersR 1992, 1187, 1191).*“ Das Gericht muss allerdings im Rahmen der gebotenen Gesamtwürdigung (BGH, Urteil vom 22. Februar 1989 aaO; Urteil vom 29. Januar 2003 - IV ZR 173/01 - VersR 2003, 364 unter II 3 c m.w.N.) danach fragen, ob die Gründe, auf die der Versicherungsnehmer die (unbewiesene) Behauptung der völligen Unzurechnungsfähigkeit gestützt hat, Anhaltspunkte dafür geben, dass zumindest eine erhebliche Beeinträchtigung des Bewußtseins (unterhalb der Schwelle völliger Unzurechnungsfähigkeit) im Sinne einer erheblichen Verminderung der Einsichts- oder Hemmungsfähigkeit vorgelegen haben kann, die den Vorwurf grober Fahrlässigkeit gegebenenfalls abmildert (vgl. dazu Knappmann, aaO; Lang, NZV 1990, 169, 173). Beruft sich ein Versicherungsnehmer beispielsweise auf eine Krankheit, die das Gedächtnis- und Konzentrationsvermögen im allgemeinen beeinträchtigt, so ist dies im Rahmen der Prüfung grober Fahrlässigkeit im Sinne von § 61 VVG (a.F.) gerade dann zu berücksichtigen, wenn nicht erwiesen ist, dass die Krankheit im Zeitpunkt der Herbeiführung des Versicherungsfalles zur völligen Unzurechnungsfähigkeit geführt hatte, weil daneben auch eine eingeschränkte Verantwortlichkeit des Versicherungsnehmers in Betracht kommen kann (vgl. dazu BGH, Urteil vom 5. April 1989 - IVa ZR 39/88 - VersR 1989, 840 unter 2). Liegen solche Anhaltspunkte vor, trifft den Versicherer die volle Beweislast dafür, dass der Versicherungsfall dennoch grob fahrlässig herbeigeführt worden ist, die genannten, Zweifel begründenden Umstände also nicht wirksam geworden sind (BGH, Urteile vom 23. Januar 1985 und vom 22. Februar 1989 aaO).

aa) Die von der Beklagten behauptete Bewusstseinsstörung ist nicht bewiesen.

Die Beklagte hat keinerlei Tatsachen vorgetragen, die eine solche nahele-



gen. Die Klägerin trug erstinstanzlich vor, der verunfallte Fahrer sei ausweislich seiner Krankenakte kerngesund gewesen. Der Beklagtenvertreter hat nicht etwa vorgetragen, dass ihm die Einsicht in diese Akte nicht möglich gewesen oder verwehrt worden wäre oder auf Grund welcher Grunderkrankungen eine Bewußtseinsstörung oder etwa eine Herzattacke ernsthaft in Betracht zu ziehen sei, sondern sich darauf beschränkt, den Vortrag der Klagepartei als „unsubstantiiert“ zu bezeichnen, obwohl die Beklagte nach der in erster Instanz ausführlich erörterten ober- und höchstrichterlichen Rechtsprechung die Darlegungslast trifft. Soweit die Beklagte sich darauf beruft, dass infolge des Todes ein entsprechender Vortrag nicht möglich sei, ist ihr zu entgegnen, dass insoweit durch Verwandte, Arbeitskollegen, behandelnde Ärzte, etwaige Arztberichte etc. ausreichend Zeugen und Beweismittel zur Verfügung gestanden hätten. Entsprechendes gilt hinsichtlich des Vorbringens, dass die Angehörigen des getöteten Fahrers zu einer Kooperation, insbesondere betreffend eine Obduktion nicht verpflichtet waren und die Klägerin Ansprüche wegen des Unfalles vom August 2001 erst im Juni 2002 bei der Beklagten geltend machte. Es ist schon nicht vorgetragen, dass die Angehörigen eine Obduktion oder Kooperation verweigert hätten und mit ihrer Inanspruchnahme als Haftpflichtversicherung musste die Beklagte angesichts des Umstandes, dass Fahrer und Beifahrer des bei ihr versicherten Fahrzeuges bei einem Arbeitsunfall mit dem versicherten Pkw getötet wurden und Witwen und Waisen zurückblieben ohne weiteres rechnen. Eine Bewußtseinsstörung infolge einer Erkrankung, etwa einer Schlafapnoe oder eines Herzleidens, kann daher dem Unfallgeschehen nicht zu Grunde gelegt werden. Dass derartige Umstände nicht auszuschließen sind, führt nicht dazu, dass sie ernsthaft in Betracht zu ziehen wären mit der Folge, dass die Klägerin sie widerlegen müsste. Die Beklagte hat diese Grundsätze in der Klageerwiderung (Schriftsatz vom 10.11.2005 S. 3 = Bl. 15 b d.A.), wenn auch nur im Ergebnis selbst noch zutreffend erfasst und vorgetragen, dass es für einen Suizid des Verstorbenen C. keine Anhaltspunkte gebe, ein solcher somit „ausscheidet“. Ergänzend weist der Senat insoweit darauf hin, dass mangels zureichender tatsächlich vorgetragener oder vorliegender Anhaltspunkte ein Suizid nicht ernsthaft als Unfallursache in Betracht zu ziehen ist, wenn auch nicht denklogisch ausgeschlossen werden kann.

- bb) Hinsichtlich einer Unfallursache „Einschlafen infolge Übermüdung“ hat die Beklagte in erster Instanz (Klageerwiderung vom 10.11.2005 S. 4 = Bl. 15 c) ausdrücklich vorgetragen: *„Selbst wenn unterstellt würde, dass der Fahrer des Beklagtenfahrzeugs infolge Übermüdung eingeschlafen ist, wobei für die Übermüdung bislang jegliche Anknüpfungstatsachen unbekannt sind...“* In diesem Vorbringen liegt noch nicht einmal die Behauptung einer Unfallursache „Einschlafen infolge Übermüdung“ und erst recht nicht die Darlegung entlastender Tatsachen, die dann die Klägerin



erst widerlegen hätte müssen (BGH VersR 2003, 364). Zu Recht hat die Berufungsbeklagte in ihrer Berufungserwiderung vom 28.03.2008 (Bl. 294/325 d.A.) ausführlich und überzeugend ausgeführt, dass bereits eine Darlegung von entlastenden Umständen seitens der Berufungsklägerin fehlt. Auch in Verbindung mit dem Unfallhergang ergibt sich nichts anderes; es fehlt bereits Vortrag, aus dem sich Anhaltspunkte für eine Übermüdung ergeben könnten, etwa ein Schlafdefizit in den vorangegangenen Tagen oder Nächten oder eine z.B. besonders lange und anstrengende Tätigkeit vor der zum Unfall führenden Fahrt oder die Nichteinhaltung erforderlicher Fahrpausen. Angesichts der Uhrzeit (17.50 Uhr) und der insgesamt zurückgelegten Fahrstrecke von Zschopau bis Erfurt – Ost drängt sich dies auch keineswegs auf, zumal noch nicht einmal behauptet ist, dass nur der verunfallte Fahrer die gesamte Strecke über fuhr. Aus welchen Gründen der Beklagten diesbezüglicher Vortrag oder Erkundigungen unzumutbar wäre, ist nicht ersichtlich.

- cc) Die Einwände hinsichtlich einer fehlerhaften Tatsachenmittlung zum Fahrverhalten des Fahrers C. (spurgetreues Fahren und nicht reduzierte Kollisionsgeschwindigkeit) überzeugen nach wie vor nicht. Ein konkreter Anhaltspunkt für die Unrichtigkeit der erstinstanzlichen Beweiswürdigung ist von der Berufung insoweit nicht aufgezeigt worden.
- (1) Nach § 286 I 1 ZPO hat das Gericht unter Berücksichtigung des gesamten Inhalts der Verhandlung und des Ergebnisses einer Beweisaufnahme nach freier Überzeugung zu entscheiden, ob eine tatsächliche Behauptung für wahr oder nicht wahr zu erachten ist. Diese Überzeugung des Richters erfordert keine – ohnehin nicht erreichbare (vgl. RGZ 15, 339; Senat NZV 2006, 261 und Urt. v. 28.07.2006 – 10 U 1684/06 [Juris]) – absolute oder unumstößliche, gleichsam mathematische Gewissheit und auch keine „an Sicherheit grenzende Wahrscheinlichkeit“, sondern nur einen für das praktische Leben brauchbaren Grad von Gewissheit, der Zweifeln Schweigen gebietet (grdl. BGHZ 53, 245 [256] = NJW 1970, 946, stRspr., insbesondere NJW 1992, 39 [40] und zuletzt NJW 2004, 777 [778]; Senat a.a.O.).
- (2) Die Beklagte hat selbst vorgetragen, der Fahrer C. sei mit gleichbleibender Geschwindigkeit auf den vorausfahrenden Lkw ohne jede Reaktion aufgefahren. Der Zeuge E. hat angegeben, eine Verringerung der Geschwindigkeit nicht bemerkt zu haben. Der Berufung ist zwar zuzugeben, dass sich der Zeuge hinsichtlich der Geschwindigkeit des Sprinters verschätzt hat (120 km/h bis 130 km/h statt wie vom Sachverständigen ermittelt 80 km/h bis 100 km/h). Warum aber angesichts des eigenen Vorbringens der Beklagten, der fehlenden Bremsspuren in Verbindung mit den Angaben des Zeugen das Landgericht nicht von einer trotz der Steigung von 4 % nicht nennenswerten Geschwindigkeitsreduzierung bzw. Geschwindigkeitsänderung hätte ausgehen können, erschließt sich dem Senat



nicht. Angesichts des Gewichtes und bauartbedingten Widerstandes bedarf das Befahren der Steigung (der Unfall ereignete sich etwa in der Mitte der 1,5 km langen Steigung mit einer Geschwindigkeit von 80 km/h bis 100 km/h zur Vermeidung eines mehr als nur unerheblichen Geschwindigkeitsabfalles oder auch –anstieges der bewussten Betätigung des Gaspedals, was sich nicht völlig von selbst erledigt, wie der Beklagtenvertreter zu meinen scheint; abgesehen davon wäre auch ein Schaltvorgang üblicherweise zu erwarten. Der Sachverständige (Gutachten S. 72 = Bl. 137 d.A.) hat insoweit ausgeführt, dass ohne Betätigung des Gaspedals von einer Verzögerung von 3 m/sek.<sup>2</sup> auszugehen ist. Unzutreffend beruft sich die Beklagte auf die diesbezüglichen Ausführungen des Gutachters, da damit die nachkollisionäre Auslaufverzögerung des Transporters berechnet wurde und der Sachverständige davon ausgeht, dass der Fahrer zu diesem Zeitpunkt bereits tot war. Freilich hat die Berufung mit ihrem Vorbringen Recht, im Falle eines Einschlafens wie auch eines sonstigen Bewusstseinsverlustes bleibe der Fuß ja auf dem Gaspedal, weshalb nicht von einer sofortigen und deutlichen Verzögerung auszugehen sei (Schriftsatz vom 09.05.2008, S. 2 – 4). Die Berufung verkennt aber, dass der Fahrer C. sich erst über eine Strecke von 750 m auf einer Steigung in einer leichten Rechtskurve dem Sattelzug annähern musste, so dass, wovon auch der Sachverständige ausging, ein Einschlafen oder ein Bewusstseinsverlust während dieser Annäherungsphase nicht in Betracht zu ziehen ist (Gutachten S. 59 = Bl. 124 d.A.). Das Landgericht konnte sich daher rechtsfehlerfrei die Überzeugung bilden, dass der Fahrer noch wenige Sekunden vor der Kollision bei Bewusstsein und nicht eingeschlafen war. Da zureichende Anhaltspunkte für einen diesbezüglichen Verlust der Steuerungsfähigkeit in den letzten 4 sek. – 5 sek., was den letzten mindestens 89 m – 111 m vor der Kollision entspricht, nicht vorgetragen wurden, lag letzteres keinesfalls nahe mit der Folge, dass dem Landgericht seine Überzeugungsbildung verwehrt gewesen wäre.

- (3) Die Beweisangebote der Beklagten in den Schriftsätzen vom 07.05.2008, S. 10 (Bl. 342 d.A.) und vom 08.05.2008 auf Erholung von Sachverständigen-gutachten sind zurückzuweisen.

Soweit die Beklagte damit etwa beweisen will, dass der Fahrer C. schon über längere Zeit und mehrere hundert Meter eingeschlafen oder eingedöst war, kommt angesichts der Übersichtlichkeit der Strecke und dem deutlich erkennbaren Sattelzug ein nur kurzfristiges Einschlafen bei dem sich die Annahme grob fahrlässigen Verhaltens verbietet, wenn sich keine Umstände feststellen lassen, die den Schluß zulassen, der in Rede stehende Kraftfahrer habe sich über von ihm erkannte deutliche Vorzeichen der Ermüdung bewußt hinweggesetzt (so z.B. OLG Frankfurt MDR 1998, 215 unter Hinweis auf BGH VersR 1977, 619), nicht in Betracht. Dauerte



dagegen der "Schlafzustand" über eine Fahrtstrecke von mehreren 100 m an, ist davon auszugehen, dass sich die Gefahr des Einschlafens durch deutlich wahrnehmbare Ermüdungserscheinungen angekündigt hat, denen bei der Anwendung eines Mindestmaßes an Sorgfalt durch geeignete Gegenmaßnahmen, insbesondere auch durch eine nachhaltige Reduzierung der Geschwindigkeit, hätte Rechnung getragen werden müssen. Wurden diese Ermüdungserscheinungen dagegen nicht zum Anlaß genommen, daraus sich ergebende Gefahrenquellen auszuschalten, sondern wurde die Fahrt mit unverminderter Geschwindigkeit fortgesetzt, rechtfertigt dieses Verhalten ebenfalls den Vorwurf grober Fahrlässigkeit (vgl. OLG Düsseldorf, NZV 2001, 81).

Soweit die Beklagte ausführt, der Transporter hätte die Rechtskurve auch ohne Lenkbewegung im Hinblick auf eventuell dort vorhandene Spurrinnen oder Fahrbahnrrillen durchfahren können, verfügt der Senat, der als Spezialsenat für Verkehrsunfallsachen ständig mit der Auswertung unfallanalytischer Gutachten betraut ist, selbst über die erforderliche Sachkunde. Ein derartiges „in der Spur bleiben“ ohne das Lenkrad zu bedienen infolge von Spurrinnen – derartige unterstellt – ist bei der gefahrenen Geschwindigkeit über einen Zeitraum von mehr als 5 sek. oder über eine Strecke von wenigstens 111 m gegebenenfalls bei einem leichten Pkw mit breiten oder Niederquerschnittreifen in Betracht zu ziehen, nicht aber bei dem noch dazu beladenen Transporter Mercedes Sprinter mit dessen Gewicht mit der hier vorliegenden Bereifung und der erforderlichen Kurvenfahrt. Überdies behauptet der Beklagtenvertreter noch nicht einmal, dass sich im Bereich der Unfallstelle relevante Fahrbahnrrillen befinden.

Auch hinsichtlich der Erwägungen zum Windschatten und zur „Sogwirkung“ des vorausfahrenden Lkw verfügt der Senat selbst über die erforderliche Sachkunde. Angesichts der Höhe und Breite des Sprinters und des damit einhergehenden Luftwiderstandes sowie der beträchtlichen Steigung vermag eine derartige Wirkung erst bei unmittelbarer Annäherung der Fahrzeuge Relevanz zu entfalten. Eine für eine derartige Unterschreitung des Sicherheitsabstandes erforderliche Annäherung wäre aber ihrerseits wiederum als grob fahrlässig zu erachten.

Abgesehen davon sind die Beweisangebote auch gem. § 530 ZPO verspätet und die Verspätung angesichts des Ergebnisses des Sachverständigen-gutachtens, der Anhörung des Sachverständigen in erster Instanz sowie der vom Landgericht erteilten Hinweise und der dadurch eröffneten Möglichkeit vollständigen Vortrages in der Berufungsbegründung auch nicht ansatzweise entschuldigt und daher vorliegend schon wegen der mit ihrer Erholung bedingten Verzögerung des zur Entscheidung reifen Rechtsstreits zurückzuweisen.



- (4) Einer erneuten Anhörung des Sachverständigen bedurfte es nicht. Aus dessen Ausführungen im Gutachten und anlässlich seiner mündlichen Anhörung lässt sich auch für einen Laien unschwer entnehmen, dass sich die Kollision etwa in der Mitte der rechten Fahrspur ereignete, die Differenz des Winkels der Fahrzeuglängsachsen zueinander verschwindend gering war und zum Kollisionszeitpunkt eine 90 %ige Überdeckung vorlag. Daraus ist eben zu schließen, dass der Sprinter annähernd spurgleich und eben ohne im Kollisionsverhalten ersichtliche vorherige Lenk- bzw. Ausweichbewegung auf den Lkw auffuhr. Die zur Widerlegung eines spurgleichen Auffahrens in der Berufung vorgelegten Skizzen und Berechnungen sind schon deshalb untauglich, weil, worauf die Klagepartei in der Berufungserwidernis zutreffend abhob, diese von einem völlig unzutreffenden Kollisionsverlauf mit nur geringfügiger Überdeckung der Heck- bzw. Frontpartien ausgehen. Die Ausführungen des Landgerichts sind nicht dahin zu verstehen, dass der Fahrer C. mit höchster Aufmerksamkeit mathematisch annähernd exakt Spur und Geschwindigkeit beibehalten hätte, sondern dahin, dass auf Grund des vorangegangenen Fahrverhaltens und mangels entsprechender sonstiger Anhaltspunkte ein Bewußtseinsverlust oder ein Einschlafen vor oder während der Annäherungsphase bis zu dem Zeitpunkt, zu dem ein Ausweichen oder Bremsen eine Kollision noch verhindert hätte, nicht in Betracht zu ziehen ist.
- (5) Die Beklagte irrt, wenn sie meint, ein Einschlafen sei schon wegen des Unfallherganges ernsthaft in Betracht zu ziehen bzw. der Unfallhergang ansonsten unerklärbar oder nur bei Unterstellen eines Bewußtseinsverlustes erklärbar. Dem Senat sind aus seiner Befassung mit Verkehrsunfällen aller Art Fälle bekannt, in denen in Folge Unaufmerksamkeit bei vollem Bewusstsein auf vorausfahrende Fahrzeuge, die schon von weitem als stehend erkennbar waren, mit schwersten Folgen aufgefahren wurde. Auch dort konnten die Sachverständigen nicht erklären bzw. nachvollziehen, warum keine kollisionsverhütenden Maßnahmen ergriffen wurden. Ein Einschlafen wegen Übermüdung ist daher zwar nicht auszuschließen aber mangels vorliegender oder wenigstens vorgetragener tatsächlicher Anhaltspunkte auch nicht ernsthaft in Betracht zu ziehen.

## II.

Die Kostenentscheidung beruht auf § 97 I ZPO.



Landgericht München I

## Tatbestand

Die Klägerin macht als Sozialversicherungsträgerin der gesetzlichen Unfallversicherung Regressansprüche geltend gegenüber der Beklagten als Kfz-Haftpflichtversicherung des maßgeblichen Fahrzeuges (mit dem amtlichen Kennzeichen: HN-C [REDACTED]) der Firma H [REDACTED] GmbH aus Heilbronn, die ihrerseits bei der Klägerin gesetzlich unfallversichert ist. Im August 2001 verunglückten zwei Arbeitnehmer der Firma H [REDACTED] GmbH bei einem Verkehrsunfall mit einem Firmenfahrzeug während einer Dienstreise zwischen zwei Montage-Baustellen tödlich. Die Klägerin leistet seither gemäß ihrer gesetzlichen Verpflichtung Zahlungen an die Hinterbliebenen. Die an die Hinterbliebenen des Beifahrers geleisteten Zahlungen fordert die Klägerin von der Beklagten erstattet.

Am 15.08.2001 fuhren die beiden Arbeitnehmer der Firma H [REDACTED] GmbH, der Fahrer A [REDACTED] C [REDACTED] und der Beifahrer J [REDACTED] H [REDACTED], mit dem auf die Firma H [REDACTED] GmbH zugelassenen Firmentransporter der Marke Mercedes-Benz, Typ Sprinter 408-416 CDI, amtliches Kennzeichen: HN-C [REDACTED], auf der Bundesautobahn (BAB) 4 von Dresden in Richtung Frankfurt. Sie kamen von einem Montagetermin in Schkopau und wollten zu einem weiteren Montagetermin nach Gießen. Gegen 17:50 Uhr fuhr der Fahrer A [REDACTED] C [REDACTED] auf der Höhe von Erfurt bei km 208 auf dem rechten der drei vorhandenen Fahrstreifen auf den vorausfahrenden Lkw, einen dreiachsigen Muldenkipper auf. Bei diesem Kraftfahrzeug der Marke MAN, den Herr S [REDACTED] H [REDACTED] gesteuert hat, handelt es sich um eine zweiachsige Sattelzugmaschine



(amtliches Kennzeichen: GTH-Z [REDACTED]) und einen Auflieger (amtliches Kennzeichen: GTH-WR [REDACTED]). Die Fahrbahn war trocken. Es war sonnig. Es herrschte geringe bis normale Verkehrsdichte. Die dreispurige Autobahn mit zusätzlichem Standstreifen verläuft an der Unfallstelle im wesentlichen in südwestlicher Richtung in einer leichten Rechtskurve mit einer Steigung, übergehend von 5% in 4%.

Durch die Wucht des Aufpralls erlitten der Fahrer C [REDACTED] und sein Beifahrer H [REDACTED] schwerste Verletzungen; beide verstarben bedauerlicherweise noch an der Unfallstelle. Eine Obduktion der Leiche des Fahrers C [REDACTED] ist nicht durchgeführt worden.

Der Transporter wurde im Frontbereich beschädigt, geriet unfallbedingt nach links und kam schräg zur Fahrriichtung zum Stillstand, auf der mittleren und rechten Fahrspur stehend. Der Lkw hielt nach der Kollision an.

Die Beklagte befindet sich seit 22.07.2002 in Zahlungsverzug. Die Klage wurde zugestellt am 20.10.2005.

Die Klägerin behauptet im wesentlichen, der Unfall sei allein durch das grob fahrlässige Verhalten des Fahrers C [REDACTED] verursacht worden, der mit einer deutlich überhöhten Geschwindigkeit von mindestens 120 bis 130 km/h, obwohl nur 80 km/h zugelassen gewesen seien, ungebremst auf den Vordermann aufgefahren sei. Angesichts klarer Sichtverhältnisse und möglicher Wahrnehmbarkeit des vorausfahrenden Lkw sei dem Fahrer des Transporters genügend Reaktionszeit zur Verfügung gestanden, um den Unfall zu vermeiden. Von objektiven Umständen könne auch auf subjektive Umstände geschlossen



werden, weshalb sich eine grobe Fahrlässigkeit des verunglückten Fahrers des Transporters erweise.

Im einzelnen habe die Klägerin bislang folgende Zahlungen geleistet:

- |   |             |
|---|-------------|
| 1. Sterbegeld an Frau H                             | € 3.926,72  |
| 2. Überführungskosten an Frau F                     | € 808,93    |
| 3. Witwenrente an Frau N H                          | € 73.272,17 |
| 4. Witwenrente an Frau O H                          | € 34.969,72 |
| 5. Witwenrente an Herrn G H                         | € 34.969,72 |
| 6. 50% der Kosten für Notarzwagen und Rettungsflug: | € 304,86    |

Die Klägerin habe entsprechend gesetzlicher Verpflichtung den Hinterbliebenen der Familie Haipel auch in Zukunft Witwen- und Waisenrente zu bezahlen. Dauer und Höhe dieser Leistungen sei nicht vorhersehbar, weshalb ein diesbezügliches Feststellungsinteresse an der Ersatzpflicht der Beklagten bestehe.

Die Klägerin **beantragt**,

- I. Die Beklagte wird verurteilt, an die Klägerin EUR 3.926,72 (Sterbegeld) zzgl. Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit 22.07.2002 zu bezahlen.
- II. Die Beklagte wird verurteilt, an die Klägerin weitere EUR 808,93 (Überführungskosten) zzgl. Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit 22.07.2002 zu bezahlen.



- III. Die Beklagte wird verurteilt, an die Klägerin weitere EUR 73.272,17 (Witwenrente Frau N. H. vom 15.08.2001 bis 31.08.2005) zzgl. Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz aus EUR 18.192,97 seit 22.07.2002 und aus den restlichen EUR 55.079,20 seit Rechtshängigkeit zu bezahlen.
- IV. Die Beklagte wird verurteilt, an die Klägerin weitere EUR 34.969,72 (Waisenrente Frau O. H. vom 15.08.2001 bis 31.08.2005) zzgl. Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz aus EUR 7.430,18 seit 22.07.2002 und aus den restlichen EUR 27.539,54 seit Rechtshängigkeit zu bezahlen.
- V. Die Beklagte wird verurteilt, an die Klägerin weitere EUR 34.969,72 (Waisenrente Herr G. H. vom 15.08.2001 bis 31.08.2005) zzgl. Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz aus EUR 7.430,18 seit 22.07.2002 und aus den restlichen EUR 27.539,54 seit Rechtshängigkeit zu bezahlen.
- VI. Die Beklagte wird verurteilt, an die Klägerin weitere EUR 304,86 (Rettungskosten) zzgl. Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit zu bezahlen.
- VII. Es wird festgestellt, dass die Beklagte bis zur vereinbarten Deckungssumme verpflichtet ist, der Klägerin alle weiteren Aufwendungen zu erstatten, welche ihr aufgrund des Arbeitsunfalls des Herrn J. H. vom 15.08.2001 noch entstehen werden.



Die Beklagte b e a n t r a g t,  
die Klage abzuweisen.

Sie lehnt die geltend gemachten Ersatzansprüche der Klägerin bereits dem Grunde nach ab und bestreitet vorsorglich Höhe und Umfang der Aufwendungen. Der Vorwurf der groben Fahrlässigkeit setze nicht nur einen objektiv schweren Verkehrsverstoß voraus, sondern insbesondere auch eine schwere subjektive Verletzung elementarer Verkehrsvorschriften. Dies sei nicht der Fall. Die Feststellung lediglich eines objektiv schweren Verkehrsverstoßes genüge nicht, um insgesamt den Vorwurf grober Fahrlässigkeit zu begründen. Richtig sei, dass der Fahrer C. den Unfall ohne weiteres hätte vermeiden können; er hätte nur bremsen oder auf die mittlere Fahrspur wechseln müssen. Unter normalen sei das Verhalten des Fahrers C. unverständlich. Keine Bremslichter haben am Transporter aufgeleuchtet, Brems- und Blockierspuren fehlen und eine Geschwindigkeitsminderung seitens des Transporters habe vor der Kollision nicht stattgefunden. Somit sei der Fahrer C. reaktionslos aufgefahren. Zwar scheide Suizid mangels diesbezüglicher Anknüpfungsfakten aus, doch sei das reaktionslose Verhalten nur auf eine Bewusstseinsstörung zurückzuführen, sei es aufgrund eines organischen Versagens, sei es aufgrund eines Einschlafens infolge Übermüdung, wobei nicht nachgewiesen sei, dass sich der Fahrer C. über Anzeichen eines bevorstehenden Einschlafens hinweggesetzt habe. Auch eine höhere Geschwindigkeit als 80 km/h könne eine grobe Fahrlässigkeit nicht begründen. Die Höhe der Ansprüche hat die Beklagte lediglich vorsorglich bestritten, ohne im einzelnen Gründe hierfür vorzutragen.



Zur Ergänzung des Tatbestandes wird gemäß § 313 Abs. 2 ZPO Bezug genommen auf den jeweiligen Inhalt der zwischen den Parteien gewechselten Schriftsätze nebst Anlagen.

Das Gericht hat Beweis erhoben gemäß Beweisbeschlüssen

- vom 11.11.2005 (Bl. 21 ff d.A.) durch Einvernahme des Zeugen J. [REDACTED] E. [REDACTED] zum Unfallhergang; auf die am 03.02.2006 protokollierte Zeugenaussage (Bl. 46 ff d.A.) wird verwiesen;
- vom 10.03.2006 (Bl. 52 ff d.A.) durch Einholung eines unfallanalytischen Gutachtens des Sachverständigen Dipl.-Ing. Dr. A. [REDACTED] S. [REDACTED]; auf dessen schriftliche Ausführungen im Gutachten vom 04.12.2006 (Bl. 66 ff d.A.) sowie im Rahmen seiner mündlichen Anhörung am 04.05.2007 (Bl. 71 ff d.A.), angeordnet durch Beschluss vom 02.20.2007 (Bl. 158 ff d.A.) wird Bezug genommen;
- vom 20.07.2007 (Bl. 206 ff d.A.) durch Einvernahme des Zeugen H. [REDACTED] [REDACTED] zu den geleisteten Geldbeträgen; auf die am 14.09.2007 protokollierte Zeugenaussage (Bl. 229 ff d.A.) wird verwiesen.

Auf die Einvernahme der im übrigen im Schriftsatz vom 09.08.2007 (Bl. 211 ff d.A.) benannten Zeugen hat die Klagepartei verzichtet (vgl. Protokoll vom 14.09.2007, Bl. 232 d.A.).

In Einvernehmen der Parteien wurde die Akte der Staatsanwaltschaft Erfurt, Az.: 861 UJs 100232/01 TE, zu Beweiszwecken verwertet, insbesondere die darin befindlichen Lichtbilder mit Lageskizze und sonstige Vernehmungsurkunden (vgl. Beschluss vom 04.05.2007, Bl. 170 d.A.).

Die von der Klagepartei übergebenen Lichtbilder Nr. 29 bis 32 (Bl. 27 ff d.A.) wurden mit den Parteien in Augenschein genommen.



## Entscheidungsgründe

Die zulässige Klage ist begründet.

### I.

Die Klage ist zulässig.

1. Das angegangene Gericht ist zur Entscheidung örtlich und sachlich zuständig, §§ 12, 17 Abs. 1 ZPO und 23, 71 Abs. 1 GVG.
2. Als juristische Personen sind die Parteien durch ihre jeweiligen Vorstände ordnungsgemäß vertreten.
3. Das gemäß § 256 Abs. 1 ZPO erforderliche Feststellungsinteresse für den klägerischen Antrag Nr. 7 besteht, da sie bei fortbestehenden Unterhaltsverpflichtung mit den Ansprüchen der Hinterbliebenen zu rechnen hat.

### II.

Die Klage ist begründet.

Der Klägerin stehen die geltend gemachten Ansprüche nach § 110 Abs. 1 SBG VII und § 3 Nr. 1 PflVG zu, da der Fahrer C. den Unfall zur Überzeugung des Gerichts grob fahrlässig verursacht hat.



1.

Nach § 110 Abs. 1 SGB VII haften Personen, deren Haftung nach den §§ 104 bis 107 SGB VII beschränkt ist, den Sozialversicherungsträgern für die infolge eines Versicherungsfalles entstandenen Aufwendungen, wenn sie den Versicherungsfall vorsätzlich oder grob fahrlässig herbeigeführt haben.

Nach § 105 Abs. 1 SGB VII haften Personen, die durch eine betriebliche Tätigkeit einen Versicherungsfall von Versicherten desselben Betriebes verursacht haben, diesen, deren Angehörigen und deren Hinterbliebenen gegenüber nur, wenn sie den Versicherungsfall vorsätzlich oder auf einem nach § 8 Abs. 2 Nr. 1 bis 4 SGB VII versicherten Weg verursacht haben. Beide Alternativen liegen hier nicht vor: Für eine vorsätzliche Unfallverursachung seitens des Fahrers C. bestehen keine Anhaltspunkte. Ein Wegeunfall im Sinne des § 8 Abs. 2 SGB VII liegt ebenfalls nicht vor, da die Verunglückten C. und H. zwischen zwei auswärtigen Tätigkeitsorten unterwegs waren und ein Unfall auf einer solchen Fahrt kein Wegeunfall im Sinne des § 8 Abs. 2 SGB VII ist, sondern einen Unfall auf einem Betriebsweg, also um einen Arbeitsunfall im Sinne des § 8 Abs. 1 SGB VII (BAG 24.06.2004, 8 AZR 292/03). Der Fahrzeugführer C. als Verursacher des Arbeitsunfalls ist somit nach § 105 Abs. 1 SGB VII haftungsprivilegiert.

Solche haftungsprivilegierten Personen - und damit deren Haftpflichtversicherer - haften gegenüber den Sozialversicherungsträgern nach § 110 Abs. 1 SGB VII jedoch dann, wenn sie den Versicherungsfall vorsätzlich oder grob fahrlässig herbeigeführt haben.



## 2. Haftungsgrund:

Nach tatrichterlicher Würdigung der Erkenntnisse des vorliegenden Falles gelangt das Gericht zu dem Ergebnis, dass der Fahrzeugführer C. die im Verkehr erforderliche Sorgfalt in besonders hohem Maße vermissen lassen und das außer Acht gelassen hat, was im konkreten Fall jedem Fahrer hätte einleuchten müssen. Es handelt sich um ein Fehlverhalten, das angesichts der unten näher dargelegten Umstände nicht vorkommen darf. Der Fahrer C. hat den Unfall grob fahrlässig verursacht, mithin verschuldet, § 276 Abs. 2 BGB. Eine das Verschulden des Fahrers ausschließende Bewusstseinsstörung hat die Beklagte nicht nachgewiesen.

### a)

Grobe Fahrlässigkeit liegt vor, wenn einfachste, ganz naheliegende Überlegungen nicht angestellt werden und das nicht beachtet wird, was im gegebenen Fall jedem Fahrer einleuchten musste (ständige Rechtsprechung, zuletzt BGH NJW 2005, 981 m.w.N., vgl. auch § 45 Abs. 2 S. 3 Nr. 3 2. HS SGB X).

Zudem ist regelmäßig eine subjektive Vorwerfbarkeit zu fordern, die das gewöhnliche Maß weit übersteigt (vgl. BGH NJW 1985, 2648 m.w.N.; Grundmann, Münchener Kommentar zum BGB, 5. Auflage, Rn 95 zu § 276). Ein Anscheinsbeweis kommt dabei auch bei objektiven schweren Verstößen nicht in Betracht (vgl. BGH VersR 1972, 944). Wohl aber ist es zulässig, aus einem äußeren Geschehensablauf und dem Ausmaß des objektiven Pflichtverstoßes auf die inneren Vorgänge und deren gesteigerte Vorwerfbarkeit zu schließen (vgl. BGH NJW 1992, 2418; BGH VersR 2003, 364).



aa)

Objektiv liegt grobe Fahrlässigkeit vor.

Im Rahmen der Beantwortung unfallanalytischer Fragen stützt sich das Gericht auf die nachvollziehbaren Erkenntnisse des Sachverständigen Dipl.-Ing. Dr. A. S. Der Sachverständige ist dem Gericht ob seiner Sachkunde aus vielen Verfahren bekannt. Er genießt das Vertrauen des Gerichts.

Der Sachverständige Dr. S. kommt in seinem Gutachten zu dem Ergebnis, dass der Lkw zum Zeitpunkt des Auffahrens des Mercedes Sprinter mit einer Geschwindigkeit von 40 km/h gefahren ist. Für den Sprinter errechnete der Sachverständige eine Geschwindigkeit von 80 bis maximal 100 km/h. Insbesondere hat der Sachverständige überzeugend dargelegt, dass das Ausmaß der Beschädigungen des Mercedes Sprinter und die dokumentierten Endstellungen der Fahrzeuge nur bei diesen von ihm ermittelten Geschwindigkeiten möglich sind (vgl. u.a. Maßskizzen M1-M5 als Anlage zum Gutachten und entsprechend Verwertungsbeschluss vom 04.05.2007, Bl. 170 d.A., die polizeiliche Skizze auf Blatt 4 der Ermittlungsakten der Staatsanwaltschaft Erfurt, Az.: UJs 100232/01).

Soweit der Zeuge E. davon spricht, dass der Sprinter mit ungefähr 120 - 130 km/h gefahren sei, entsprechen diese Werte nicht den physikalischen Gesetzmäßigkeiten, wie sie der Sachverständige in den Endstellungen der Unfallfahrzeuge erkannt hat. Der vorausfahrende Lkw hätte dann eine höheren als über die Tachoscheibe feststellbaren kurzen sprunghaften Anstieg der kollisionsbedingte Geschwindigkeitsänderung als auf ca. 45 km/h erfahren müssen. Ferner wären die Endstellungen der Unfallfahrzeuge andere gewesen. Zudem erachtet der Sachverständige angesichts seiner technischen Erfahrungen



die Deformation des Sprinters als zu gering für eine höhere Geschwindigkeitsdifferenz als ca. 60 km/h. Zu berücksichtigen ist, dass es sich bei den Angaben des Zeugen E. nicht um gemessene Werte, sondern um eine Schätzung aus einem fahrenden Auto heraus handelt. Das Gericht folgt daher nicht den Geschwindigkeitsangaben des Zeugen E., sondern den Erfahrungen und Erkenntnissen des Sachverständigen.

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit des Mercedes Sprinter liegt bei 80 km/h. Je näher ein Fahrer sich dieser Höchstgeschwindigkeit nähert bzw. diese übersteigt, um so gewissenhafter und sorgfältiger hat er die Pflichten eines Kraftfahrzeugführers wahrzunehmen. Der Fahrer C. war weder durch übermäßiges Verkehrsaufkommen ablenkt noch durch tief stehende Sonneneinstrahlung geblendet. Die Sichtverhältnisse des Fahrers waren nicht eingeschränkt. Die vor ihm liegende Autobahnstrecke war frei und die weite Rechtskurve an der Unfallstelle einsehbar und übersichtlich. Der vorausfahrende Lkw war ob seiner Größe nicht zu übersehen.

Dass der vorausfahrende Lkw nach gutachtlichen Erkenntnissen mit einer Geschwindigkeit von etwa 40 km/h gefahren ist, vermag den Fahrer C. nicht zu entlasten. Die Gründe hierfür sind unbekannt. Angesichts der Tatsache, dass die Autobahn an der Unfallstelle mit einer Steigung von 4 % verläuft, kann nicht ausgeschlossen werden, dass dadurch die Geschwindigkeit des vorausfahrenden Lkw abgenommen hat. Eine solche eventuelle Geschwindigkeitsänderung des Lkw bzw. ein Annähern des Sprinters an den vorausfahrenden Lkw hätte der Fahrer C. angesichts der günstigen Tageslichtverhältnisse wahrnehmen müssen, denn das Augenmerk eines



nachfolgenden Kraftfahrers ist und muss stets auf den Vordermann gerichtet sein, um ein Auffahren zu vermeiden.

Nun ist der Kraftfahrer C. mit seinem Mercedes Sprinter auf den Vordermann aufgefahren, ohne irgendeine Gegen- bzw. Abwehrreaktion zu zeigen, er hat weder einen Ausweichversuch unternommen noch hat er den Sprinter abgebremst. Insoweit hat das OLG Köln (VersR 1973, 1041) entschieden, dass derjenige grob fahrlässig handelt, der seine Geschwindigkeit nicht dem vorbefindlichen Fahrzeug anpassen will und gleichwohl nicht die Überholspur benutzt. Kann oder will ein Kraftfahrer nicht überholen, so hat er seine Geschwindigkeit zu verringern.

Die Entscheidung des OLG Köln ist auf vorliegenden Fall anwendbar. Der Sachverständige hat erkannt, dass der Fahrer C. den vorausfahrenden Lkw bei einer mindesten Sichtweite von 200 m gesehen hat bzw. hat sehen können. Auf die bei sorgfältiger Betrachtung erkennbare Krisensituation hat Herr C. entweder nicht oder falsch reagiert. Die vom Sachverständigen erkannte Reaktionszeit zwischen dem möglichen Erkennen des Lkw und dem Aufprall von mindestens 10 Sekunden hätte ausgereicht, um unfallvermeidende Maßnahmen zu ergreifen. Dem Fahrer C. wäre es nach den Darlegungen des Sachverständigen möglich gewesen, innerhalb der Wahrnehmungstrecke von mindestens 200 m sein Fahrzeug abzubremsen und der Geschwindigkeit des vorausfahrenden Lkw anzugleichen oder diesem Lkw auszuweichen durch einen Spurwechsel nach links oder ggf. auf den rechten Standstreifen. Nichts von alledem ist geschehen. Der Mercedes Sprinter ist auf den Lkw aufgefahren. Aus dem Unfallgeschehen folgt, dass der Fahrzeugführer C. einfachste und ganz naheliegenden Überlegungen nicht angestellt bzw. in die Tat umgesetzt



hat. Die im Straßenverkehr erforderliche Sorgfalt hat Herr C. in besonders großem Maße vermissen lassen. Es handelt sich um eine Verhaltensweise eines Kraftfahrzeugführers, wie sie zudem als solche nicht vorkommen darf. Damit hatte Herr C. das außer Acht gelassen, was im konkreten Fall angesichts der jeweils gefahrenen Geschwindigkeiten der Unfallfahrzeuge jedem hätte einleuchten müssen.

Tatsächlich wären Weg und Zeit ausreichend gewesen, um den Unfall durch ein erforderliches Abbremsen des Sprinters oder durch einen notwendigen Spurwechsel zu vermeiden.

Das Ausbrechen des Mercedes Sprinter erfolgte nach Erkenntnissen des Sachverständigen unmittelbar nach der Kollision und zwar aufgrund des linken Vorderrades, das infolge der kollisionsbedingten Beeinträchtigung blockierte. Allein dieses blockierte linke Vorderrad hat den Mercedes Sprinter nach links abdriften lassen.

Der Fahrer C. ist daher zur Überzeugung des Gerichts ohne jegliche Reaktion auf den Muldenkipper aufgefahren.

bb)

Subjektiv liegt grobe Fahrlässigkeit vor.

Zwar kann der Fahrzeugführer C. angesichts des bedauerlichen tödlichen Unfalls nicht mehr zu seiner Verhaltensweise befragt werden. Das Gericht sieht sich dennoch trotz des ausgeschlossenen Anscheinsbeweises (siehe oben) in der Lage, aus dem äußeren Verhalten auf die einer unmittelbaren Feststellung



obnehin entzogenen inneren Vorgänge zu schließen. Der Schluss vom äußeren Geschehensablauf und vom Ausmaß des objektiven Pflichtverstoßes auf innere Vorgänge und die damit einhergehende gesteigerte Vorwerfbarkeit ist zulässig (vgl. BHG NJW 1992, 2418). Andernfalls würden der tatrichterlichen Erkenntnis in vieler Hinsicht lähmende Beschränkungen auferlegt (vgl. BGH VersR 1972, 944).

Die objektiven Umstände ergeben, dass am Tattag nicht Außergewöhnliches geschehen ist. Weder die Witterungsbedingungen noch die Verkehrsverhältnisse boten nach Aussage des Zeugen E. [REDACTED] irgendwelche Anhaltspunkte dafür, dass die Aufmerksamkeit des Fahrers C. [REDACTED] abgelenkt gewesen sein könnte. Die Nichtbeachtung des vorausfahrenden Lkw, ohne dass dafür nach Bekundung des Zeugen E. [REDACTED] ein verkehrsrechtlicher Grund erkennbar gewesen ist, legt den Schluss nahe, dass der Kraftfahrer C. [REDACTED], der ein vorausfahrendes Fahrzeug trotz dessen Größe nicht beachtet, subjektiv in besonders hohem Maße unaufmerksam gewesen ist (vgl. BGH VersR 1972, 171; OLG Köln VersR 1973, 1041).

Das Ausmaß des objektiven Pflichtverstoßes hat sich bereits nach obigen Darlegungen als gravierend gezeigt. Angesichts der tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeit im Bereich der zulässigen Höchstgeschwindigkeit bzw, knapp darüber - laut Sachverständigen fuhr der Sprinter mit 80 bis 100 km/h - war es hauptsächlich für den Fahrer C. [REDACTED] zu jeder in höchstem Maße geboten, die vor dem Fahrzeug liegende Strecke jederzeit im Auge zu behalten. Das ungebremste Auffahren auf einen vorausfahrenden Vordermann lässt in aller Regel den Schluss von der objektiven auf die subjektive grobe Fahrlässigkeit ohne Annahme eines Anscheinsbeweises zu (vgl. BHG VersR 1972, 171; OLG Nürnberg VersR 1995, 684; OLG Köln VersR 1973, 1041). Dies wäre nur dann



anders zu sehen, wenn es im Einzelfall ausnahmsweise an den subjektiven Voraussetzungen fehlen würde. Dies ist jedoch im vorliegenden nicht gegeben (zu Ausnahmen für die Fälle des Rotlichtverstößes, s. BGH VersR 2003, 364 und zum Einnicken am Steuer, s. OLG Hamm VersR 1998,1276).

Entlastende Umstände liegen in subjektiver Hinsicht für Herrn C. nicht vor. Weder deuten die Umstände hin, dass er plötzlich am Steuer eingeschlafen wäre noch lag insbesondere eine Bewusstseinsstörung im Sinne des § 827 BGB nicht vor.

- Zunächst stellt sich die Frage, wer für eine Bewusstseinsstörung beweispflichtig ist. Dies kann einerseits in Anwendung von § 827 BGB die Beklagte sein. Soweit man annimmt, die Beklagte sei gemäß der grundsätzlichen Beweisverteilung in § 827 BGB auch im Versicherungsrechtsfalle beweispflichtig für eine Bewusstseinsstörung des den Unfallverursachenden Fahrers (vgl. BGH VersR 2003, 1561), ist sie diesen Beweis jedenfalls schuldig geblieben.
- Nimmt man an die Klägerin müsste auch bei entsprechender Anwendung des § 827 BGB die subjektiven Voraussetzungen voll nachweisen (vgl. BGH NJW 1989, 1612; NJW 1985, 2648), ändert dies für den vorliegenden Fall nichts. Selbst dann ist vom nichtbeweispflichtigen Schädiger jedenfalls ein substantiiertes Bestreiten zu verlangen (vgl. Grundmann, a.a.O., Rn 96 zu § 276 m.w.N.). Dem ist die Beklagte allenfalls durch die Behauptung einer Bewusstseinsstörung nachgekommen. Da es sich insoweit bei der Schuldfähigkeit des Herrn C. für die Klägerin um eine negative Tatsache handelt, ist die



- Beklagte auch bei unterstellter, für sie günstiger Beweislastverteilung zu substanziiertem Bestreiten der negativen Tatsache verpflichtet. Dies geschieht durch die Behauptung von Tatsachen, die die negative Tatsache widerlegen, damit der Klägerin die Möglichkeit eingeräumt wird, diese auszuräumen. Ein darüber hinausgehender Vollbeweis ist bei negativen Tatsachen zur Wahrung der Waffengleichheit nicht gefordert. Dies hat die Beklagte mit der Behauptung der Bewusstseinsstörung unternommen. Eine solche liegt jedoch gerade nicht vor, so dass die Klägerin insoweit auch der für sie ungünstigen Beweislast durch die Widerlegung der von der Beklagten angeführten negativen Tatsachen nachgekommen ist.

Die Unfallanalyse hat laut den Erkenntnissen des Sachverständigen Dr. [REDACTED] zur Überzeugung des Gerichts ergeben, dass der Mercedes Sprinter bis zum Aufprall auf den Vordermann der rechten Fahrspur der BAB 4 spurtreu gefolgt ist und mit 90 % Überdeckung auf den Lkw aufgestoßen ist. Der Transporter hat erst durch den Aufprall auf den vorausfahrenden Lkw die Spur verloren und ist bedingt durch seine Geschwindigkeit und das durch den Aufprall verbogene und dadurch blockierende linke Vorderrad nach links aus der ursprünglichen Fahrtrichtung gedriftet.

Der Zeuge E [REDACTED], der fahstreifenversetzt hinter dem Transporter gefahren ist, hat bis zur Kollision des Transporters mit dem Lkw keine Verringerung der Geschwindigkeit des vom Fahrer C [REDACTED] gesteuerten Transporters bemerkt.

Aus diesen Tatsachen zieht das Gericht den Schluss, dass der Fahrer C [REDACTED] bis zum Aufprall bewusst reagiert hat, weder war er eingeschlafen noch sein Bewusstsein in sonstiger Weise gestört. Das spurtreue Fahren des Mercedes



Sprinter erforderte angesichts des Durchfahrens einer leichten Rechtskurve bei einer Steigung der Fahrbahn von 4 % eine ständig sachte Korrektur der Fahrzeuglenkung. Ohne eine solche stete Lenkkorrektur wäre der Mercedes Sprinter nicht der Fahrbahn gefolgt, sondern - entsprechend dem physikalischen Gesetz sich drehender Räder - geradeaus weitergefahren, mit anderen Worten: der Mercedes Sprinter wäre bereits vor der Kollision ausgebrochen, also in Bezug auf die rechtsgerichtete Fahrbahn geradeaus gefahren, d.h. in Richtung der mittleren Fahrbahn gedriftet. Da ein entsprechendes Verhalten des Fahrzeuges unterblieben ist, steht für das Gericht fest, dass der Fahrer C [REDACTED] das Steuer bis zum Aufprall stets fest und sacht korrigierend in den Händen gehalten hat.

Trotz Rechtskurve und Steigung der Fahrbahn von 4 % ist der Transporter Mercedes nicht langsamer geworden. Dies belegt, dass der Fahrer C [REDACTED] ständig und entsprechend dosiert Gas gegeben hat, um eine durch die Kurvenfahrt bzw. die Steigung der Fahrbahn bedingte Verringerung der Geschwindigkeit zu vermeiden.

cc)

Spurtreues Fahrverhalten des Transportes ohne Verringerung der Geschwindigkeit bis zum Aufprall belegen zur Überzeugung des Gerichts, dass der Transporter bis zum Kollisionszeitpunkt bewusst gesteuert worden ist, der Fahrer C [REDACTED] sein Fahrzeug bis zum Aufprall bewusst, jedoch ohne genügende Aufmerksamkeit im Hinblick auf den vorausfahrenden Muldenkipper bedient hat.



Eine Bewusstseinsstörung im letzten Augenblick der Fahrt vor dem Aufprall wäre irrelevant, da in diesem Moment der Aufprall aufgrund des vorangegangenen Tuns, nämlich Unterlassen der Einhaltung eines erforderlichen Sicherheitsabstandes oder Durchführen eines Spurwechsels, ohnehin nicht mehr zu vermeiden gewesen wäre.

dd)

Nicht klären konnte das Gericht die Frage, weshalb der Fahrer C. unachtsam gewesen ist und die gefährliche Annäherung an den vorausfahrenden Lkw nicht wahrgenommen hat. In der Person des Fahrers C. liegende Gründe gibt es manchen, z.B. Ermüdung, Ablenkung durch sonstige interessierende Ereignisse, etc. Der nach dem Aufprall im Führerhaus auf der Konsole liegende technische Organisationsplan könnte ein möglicher Ablenkungsgrund gewesen sein. Andererseits ist nicht auszuschließen, dass dieser Plan durch die Heftigkeit des Aufpralles auf die Konsole vor dem Fahrersitz gerutscht ist.

Ein mögliches mitverantwortliches Verhalten des Beifahrers H. kann mangels entsprechender Anhaltspunkte nicht unterstellt werden.

Wie dargelegt, ist das Gericht ohne Kenntnis des Grundes der Unachtsamkeit des Fahrers C. zu der Ansicht gelangt, dass dieser den Unfall grob fahrlässig verursacht hat.

ee)

Eine Mithaftung des Fahrers des vorausfahrenden Lkw über § 254 BGB verneint das Gericht. Der Grund, weshalb der Lkw seine Geschwindigkeit von 80 auf 40



km/h verringert hat, ist nicht bekannt. Ob Lkw gebremst hat, ist nicht erwiesen, daher kann auch nicht ausgeschlossen werden, dass er infolge der Steigung langsamer geworden ist. Zumindest ist insoweit ein verkehrswidriges Verhalten des Lkw-Fahrers nicht behauptet worden.

Eine etwaige Mithaftung des Halters des Lkw MAN (Sattelzugmaschine GTH-Z [REDACTED] und Auflieger GTH-WR [REDACTED]) aus Betriebsgefahr gemäß § 9 StVG tritt hinter dem dargelegten grob verkehrswidrigen Verhalten des Kraftfahrers C [REDACTED] zurück.

### 3. Anspruchshöhe

a)

Die Klageanträge 1. bis einschließlich 6. sind insgesamt begründet. Die von der Klägerin geltend gemachten Positionen sind vom Anspruch gemäß § 110 Abs. 1 SGB VII i.V.m. § 3 Nr. 1 PflVG umfasst. Dabei besteht gemäß §§ 112, 108 SGB VII eine Bindungswirkung an die Entscheidung des Sozialversicherungsträgers, die sich auf den gesamten geltende gemachten Umfang bezieht.

Abschließend hat der Zeuge H [REDACTED] H [REDACTED] überzeugend den Umfang der Zahlungen an die Witwe und Waisenkinder H [REDACTED] dargelegt. Da von Empfängerseite keinerlei Reklamationen erfolgt sind, wie der Zeuge H [REDACTED] glaubhaft bekundet, steht für das Gericht fest, dass die Hinterbliebenen H [REDACTED] ihre Versicherungsleistungen auch tatsächlich ausgezahlt erhalten haben.



b)

Der Zinsanspruch folgt aus §§ 253 I, 261 I ZPO und 286, 288, 291 BGB. Die Rechtshängigkeit ist mit Zustellung der Klage am 20.10.2005 eingetreten.

#### 4. Feststellungsklage

Die Hinterbliebenen des durch den Unfall tödlich verunglückten Beifahrers haben auch künftig Anspruch auf Ersatzleistungen, die den jeweiligen tatsächlichen Gegebenheiten anzugleichen sind.

5.

Die Klage ist daher insgesamt begründet.

## II.

Die Kostenentscheidung beruht auf § 91 ZPO.

Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit folgt aus §§ 708, 709 ZPO.