

Haftungsausschluss bei Motorradfahren im Pulk

StVG §§ 7, 17; BGB §§ 823, 249, 252

1. Fahren Motorradfahrer einvernehmlich auf der Landstraße in wechselnder Reihenfolge als Gruppe ohne Einhaltung des Sicherheitsabstands, führt dies zu einem Haftungsausschluss im Hinblick auf diesen Umstand.

2. Kollidiert der dritte Fahrer mit dem zweiten, nachdem der erste einen Unfall verursacht hat und beide nicht mehr ausreichend bremsen können, hat der zweite gegen den dritten keine Ansprüche aus §§ 7, 17 StVG.

OLG Frankfurt a. M., *Urt.* v. 18.8.2015 – 22 U 39/14

Zum Sachverhalt:

Der Kl. macht Schadensersatz- und Schmerzensgeldansprüche aus einem Verkehrsunfall geltend, der sich am im April 2011 auf einer Landstraße in der Gemarkung O1 ereignete. An diesem Tag befuhr der Kl. mit seinem Kraftrad Z gemeinsam mit seinem Bruder, seinem Schwager sowie dem Bekl. zu 1 die bezeichnete Landstraße von O1 kommend in Richtung O2. Das Motorrad des Bekl. zu 1 ist bei der Bekl. zu 2 versichert. Es handelt sich um ein Kraftrad der Marke X. Der Zeuge A, der mit seinem Kraftrad als erster in der Motorradgruppe fuhr, kollidierte in einer Kurve mit dem ihm entgegenkommenden Fahrzeug der Zeugin B. Der Kl. fuhr dahinter und stürzte mit seinem Motorrad, wobei die Einzelheiten und die Verursachung streitig sind. Als dritter fuhr der Bekl. zu 1 und kam ebenfalls zu Fall. Als letzter fuhr der Zeuge C, der zwischen den rutschenden und liegenden Motorrädern hindurchfahren konnte. Der Kl. erlitt durch den Sturz erhebliche Verletzungen, sein Kraftrad wurde vollständig beschädigt.

Das *LG Darmstadt* (*Urt.* v. 16.1.2015 – 2 O 541/11) hat nach ausführlicher Beweisaufnahme durch Zeugenvernehmung und Einholung eines Sachverständigengutachtens die Klage abgewiesen. Die hiergegen gerichtete Berufung des Kl. hatte keinen Erfolg.

Aus den Gründen:

[8] II. Der *Senat* ist grundsätzlich gem. § 529 ZPO an die erstinstanzlichen Feststellungen gebunden, soweit keine Anhaltspunkte erkennbar sind, die ernstliche Zweifel aufweisen. Das *LG* hat trotz relativ eindeutiger Aussagen des Sachverständigen **nicht** die **notwendige Überzeugung** davon gewinnen können, dass die **kompatiblen Schäden am Heck** des Fahrzeugs des Kl. **und an der Front** des Fahrzeugs des Bekl. zu 1 **auf einen Anstoß** des nachfolgenden Fahrzeugs gegen das fahrende Fahrzeug des Kl. **zurückzuführen sind**.

OLG Frankfurt a. M.: Haftungsausschluss bei Motorradfahren im Pulk (NZV 2016, 79)

80 ▲

Angesichts der Unklarheit des konkreten Unfallgeschehens und der Schwierigkeiten bei der Sachverständigenaufklärung mag dies möglich sein, um die Erfordernisse des § 286 ZPO, nämlich einer mit an Sicherheit grenzenden Wahrscheinlichkeit bestehenden Überzeugung, die vernünftige Zweifel ausschließt, zu erfüllen. Es verbleibt allerdings die von der Berufung aufgeworfene Frage, ob eine lediglich theoretische Möglichkeit einer zufälligen Beschädigung von Heck und Front beider Fahrzeuge durch Kollisionen mit Fahrbahngrenzungen etc. die vom Sachverständigen eindeutig festgestellte Kompatibilität der Schadensbilder ausreichend in Frage stellen kann.

[9] Abschließend muss dies allerdings nicht entschieden werden, da sich das **Urteil aus anderen Gründen als richtig** erweist.

[10] Das *LG* hat zunächst zutreffend außer Acht gelassen, dass im vorliegenden Fall ein **weiterer Verursachungsbeitrag** darin liegt, dass das **Gesamtunfallereignis** durch das Verhalten des Zeugen A, nämlich die Unfallverursachung mit dem Fahrzeug der Zeugin B, entstanden ist. Zwar ist **bei mehreren**

Unfallbeteiligten zu prüfen, wie sich die Haftungsanteile in einer Gesamtschau darstellen, um Ungerechtigkeiten bei der Frage der Gesamtschuldbefreiung auszugleichen (vgl. dazu nur *BGH*, NJW 1959, 1778 = MDR 1959, 916 grundlegend; *OLG Celle*, Urt. v. 19.12.2007 – 14 U 78/07, BeckRS 2011, 14633; *Kirchhoff*, MDR 2012, 1389). Dies gilt allerdings lediglich, wenn in einem Verfahren mehrere Beteiligte in Anspruch genommen werden oder wenn sich die Frage stellt, inwieweit ein Gesamtschuldner von einem weiteren Regress verlangen kann (vgl. dazu auch *Steffen*, DAR 1990, 41; *Kirchhoff*, MDR 2012, 1389).

[11] Eine vom Nachweis der Verursachung unabhängige Haftung des Bekl. zu 1 folgt auch nicht aus § 830 I 2 BGB. Mehrere Kraftfahrer, die durch verschiedene selbstständige Verkehrsverstöße einen Unfall herbeigeführt haben, können gem. § 830 I 2 BGB haften, wenn nicht ausgeschlossen werden kann, dass ihr Tatbeitrag kausal für den Schaden geworden ist. Beteiligung in diesem Sinne setzt weder eine innere Beziehung zwischen den Beteiligten noch die Gleichzeitigkeit ihrer Gefährdungshandlungen voraus (*BGH*, NJW 06, 2399). § 830 BGB ist allerdings nicht anwendbar, wenn der Geschädigte den Schaden selbst mitverursacht haben kann (*BGHZ* 60, 177 = NJW 1973, 993; *OLG Karlsruhe*, VersR 81, 739 = BeckRS 2009, 18826).

[12] Der *Senat* geht angesichts der Gesamtumstände und des Ergebnisses der Beweisaufnahme allerdings davon aus, dass vorliegend die Haftung des Bekl. zu 1 bereits dem Grunde nach ausscheidet. Auch bei Unterstellung, dass der Sturz des Kl. maßgeblich durch die Kollision mit dem Fahrzeug des Bekl. zu 1 entstanden ist, was grundsätzlich zu einer Haftung gem. § 7 StVG führen würde, wäre die **Haftung des Bekl. zu 1** wegen eines **stillschweigend vereinbarten Haftungsverzichts** für Gefährdungshaftung und leichte Fahrlässigkeit **ausgeschlossen**.

[13] Ausweislich der Beweisaufnahme ergibt sich, dass die **vier Motorradfahrer in einer Gruppe gefahren** sind.

Dies hat die Zeugin *B* bekundet, die die Motorradfahrer als Gruppe wahrgenommen hat, außerdem hat der Zeuge *C* angegeben, dass alle Motorräder dicht beieinander gewesen seien. Er sei vielleicht eine Autolänge hinter dem Bekl. zu 1 gefahren. Der erste in der Gruppe sei ein bisschen weiter vorgefahren, dann seien die drei anderen praktisch zusammen gekommen. Es habe in der Gruppe keine feste Reihenfolge gegeben. Aus diesen Angaben und den Feststellungen des Sachverständigen ist für den *Senat* eindeutig, dass die Motorradgruppe einvernehmlich den erforderlichen Sicherheitsabstand nicht eingehalten hat. Bei einer Geschwindigkeit von 60 km/h hätte der Anhalteweg bei bester Bremssituation 29 m betragen. Der von dem Zeugen *C* geschilderte Abstand zu seinem Vordermann betrug allenfalls 5 m. Auch der Kl. hielt keinen ausreichenden Sicherheitsabstand zu dem vorausfahrenden Motorradfahrer ein, wie sich daraus ergibt, dass der Sachverständige mit Sicherheit feststellen konnte, dass der Kl. nicht in der Lage gewesen wäre, sein Motorrad hinter dem Unfall vollständig abzubremsen. Dass auch der Bekl. zu 1 keinen ausreichenden Abstand eingehalten hat, folgt neben der Aussage des Zeugen *C* auch daraus, dass irgendeine Reaktion des Bekl. zu 1 nicht erkennbar ist, er also auf das abbremsende Fahrzeug des Kl. mit einer höheren Geschwindigkeit aufgefahren ist, die allerdings nicht erheblich über der Geschwindigkeit des Kl. lag, wie der Sachverständige festgestellt hat.

[14] Für den *Senat* stellt sich damit das durchaus im Straßenverkehr vertraute Bild dar, dass Motorradfahrer in einer Gruppe fahren, bei der **alle den erforderlichen Sicherheitsabstand nicht einhalten** und die Reihenfolge je nach Verkehrssituation und anderen Umständen wechseln kann. Die aus der erstinstanzlichen Beweisaufnahme dafür entnehmbaren Indizien sind so eindeutig, dass eine erneute Beweisaufnahme nicht erforderlich ist.

[15] Angesichts dieser Situation geht der *Senat* davon aus, dass alle Beteiligten in der Gruppe **einvernehmlich ein besonderes Risiko eingegangen** sind, um das entsprechende Gruppenfahrgefühl zu erreichen. Jedem aus der Gruppe hätte die gleiche Situation passieren können wie dem Kl. Dass der Zeuge *C* hindurchfahren konnte, mag daran liegen, dass er eine geringfügig längere Reaktionszeit hatte als die vor ihm fahrenden Motorradfahrer. Sämtliche Teilnehmer der Gruppe nahmen mithin **billigend in Kauf**, dass entweder sie selbst oder der hinter ihnen fahrende Fahrer bei einer Unfallsituation oder sonstigen Störungen nicht ausreichend bremsen konnte und es mithin zu Schädigungen der anderen Gruppenteilnehmer kommen konnte.

[16] Der *BGH* hat **bei sportlichen Wettbewerben** mit nicht unerheblichen Gefahrenpotenzial, bei denen typischerweise auch bei Einhaltung der Regel oder geringfügigen Regelverletzung die Gefahr gegenseitiger Schadenzufügung besteht, die Inanspruchnahme des Schädigers für solche Schäden eines Mitbewerbers ausgeschlossen, die er ohne gewichtige Regelverletzung im Sinne grober Fahrlässigkeit verursacht (*BGH*, NJW

2003, 2018; NJW-RR 2009, 812 = DAR 2009, 326; *OLG Stuttgart*, OLG-Report 2009, 1; *OLG Karlsruhe*, NJW-RR 2014, 692; *OLG Hamm*, NJOZ 2014, 647; aA *OLG Koblenz*, Urt. v. 14.3.2011, 12 U 1529/09, BeckRS 2011, 05899).

Aus diesen Grundsätzen ist zu folgern, dass das Verbot des **venire contra factum proprium** (§ 242 BGB) es nicht zulässt, dass der Geschädigte einen Schädiger in Anspruch nimmt, wenn er **bei getauschten Positionen** ebenso gut in die Lage hätte kommen können, in der sich nun der Bekl. befindet (vgl. nur *BGHZ* 63, 140 = NJW 1975, 109; *OLG Brandenburg*, NJW-RR 2008, 340 zu im Pulk fahrenden Motorradfahrern). Wird die allgemeine Gefahr, die mit der gemeinsamen Betätigung verbunden ist, von den Beteiligten bewusst auf sich genommen und kann zusätzlich **dem einen kein größerer Vorwurf gemacht werden als dem anderen**, so besteht keine Veranlassung, den einen mit höheren Haftungsrisiken zu belasten als den anderen. Im Streitfall war das verabredungsgemäße Fahren im Pulk deshalb besonders gefahrenträchtig, weil damit notwendig und für die Bet. erkennbar der weitergehende **Verzicht auf die von der StVO vorgeschriebenen Sicherheitsabstände** zum Vorder- und Hintermann einherging. Dies bedeutet aber zugleich die **Inkaufnahme** der damit unweigerlich verbundenen **erhöhten Sturzrisiken**, die auch bei erhöhter Aufmerksamkeit der Fahrer nie auszuschließen sind, weil jederzeit Verkehrssituationen auftreten können, auf die mit plötzlichen Richtungswechseln oder abrupten Bremsmanövern reagiert werden muss.

[17] Dass vorliegend eine grobe Fahrlässigkeit des Bekl. zu 1 vorlag, ist nicht erkennbar. Die fehlende ausreichende Bremsung durch den Bekl. zu 1 ist lediglich darauf zurückzuführen, dass dieser auf Grund der Nichteinhaltung des Sicherheitsabstands nicht mehr rechtzeitig reagieren konnte. Besondere Umstände sind hier weder erkennbar noch vorgetragen.

OLG Frankfurt a. M.: Haftungsausschluss bei Motorradfahren im Pulk (NZV 2016, 79)

81 ▲



[18] Liegt mithin eine stillschweigende Vereinbarung der Parteien dahingehend vor, dass eine **gemeinsame Regelverletzung**, nämlich die **Nichteinhaltung des Sicherheitsabstands** erfolgt, ist damit zwingend auch ein Verzicht auf Schadensersatzansprüche aus einer solchen Regelverletzung, ebenso wie Ansprüche aus Gefährdungshaftung gem. § 7 StVG ausgeschlossen.

Anm. d. Schriftltg.:

S. zu dieser Entscheidung die Anm. von *Born*, NJW 2015, 3523.