

Titel:

Anwendungsbereich des Zeichens 266

Normenketten:

StVO § 1 Abs. 2, 2 Abs. 2, 41 Zeichen 266

StVG § 7, § 17

Leitsätze:

1. Das Zeichen 266 gilt nicht nur für LKW, sondern für alle Fahrzeuge einer entsprechenden Länge (Rn. 15 – 21) (redaktioneller Leitsatz)
2. Haftungsverteilung 60% zu 40% bei Kollision eines Busses, der trotz Streckenverbotes eine Kurvenstraße befährt, und Gegenverkehr, der das Rechtsfahrgebot innerhalb seiner Fahrbahn missachtete. (Rn. 25 – 35) (redaktioneller Leitsatz)

Schlagworte:

Begegnungsverkehr, Länge, Omnibus, Rechtsfahrgebot

Rechtsmittelinstanz:

OLG München, Hinweisbeschluss vom 26.04.2021 – 24 U 111/21

Fundstelle:

BeckRS 2020, 46945

Tenor

1. Die Beklagten werden als Gesamtschuldner verurteilt, an die Klägerin 2837,93 € nebst Zinsen hieraus in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit 1.10.2019 zu zahlen.
2. Die Beklagten werden als Gesamtschuldner verurteilt, an die Klägerin außergerichtliche Rechtsverfolgungskosten in Höhe von 281,30 € nebst Zinsen hieraus in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit 1.10.2019 zu zahlen.
3. Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.
4. Von den Kosten des Rechtsstreits haben die Klägerin 60 % und die Beklagten als Gesamtschuldner 40% zu tragen.
5. Das Urteil ist jeweils gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des jeweils zu vollstreckenden Betrags vorläufig vollstreckbar.

Beschluss

Der Streitwert wird auf 7.094,82 € festgesetzt.

Tatbestand

1

Die Klägerin ist Eigentümerin und Halterin des Kraftomnibusses Neoplan mit dem amtlichen Kennzeichen LM, das vom Zeugen gesteuert wurde. Der Kraftomnibus hat eine Länge von mehr als 12 m. Der Beklagte zu 1 war Fahrer des bei der Beklagten zu 2 haftpflichtversicherten Fahrzeugs Pkw Ford Focus, amtliches Kennzeichen FN ...

2

Am 03.07.2019 gegen 16:30 Uhr kam es auf der Bundesstraße 308, Abschnitt 140 km 3500, Rohrach Kehre 4 zu einer Kollision der Fahrzeuge. Im Bereich des Verkehrsunfalls gilt das Verkehrszeichen 266 mit einer Längenbeschränkung auf 12 m.

3

Der Fahrer des klägerischen Fahrzeugs befuhr die Bundesstraße bergauf Richtung Scheidegg. In der aus Sicht des Klägerfahrzeugs als Linkskurve beschriebenen Kehre 4 kamen dem Klägerfahrzeug bergab insgesamt 3 Fahrzeuge entgegen. Die ersten beiden entgegenkommenden Fahrzeuge passierten den Bus ohne Probleme. Zwischen dem Beklagtenfahrzeug, das das dritte Fahrzeug der Kolonne war, und dem Klägerfahrzeug kam es auf der Fahrbahn des Beklagtenfahrzeugs zur Kollision. Das Klägerfahrzeug erlitt einen Schaden im Bereich Kofferraumklappe und hinterem Radlauf der linken Fahrzeugseite, zu dessen Behebung ein Reparaturaufwand von 6202,08 € netto erforderlich ist. Für das Sachverständigengutachten entstanden der vorsteuerabzugsberechtigten Klägerin Kosten in Höhe von netto 867,74 €. Daneben macht die Klägerin eine Schadenregulierungspauschale in Höhe von 25 €, insgesamt 7094,82 € geltend.

4

Die Beklagte zu 2 wurde mit mehreren Schreiben zuletzt vom 19.09.2019 unter Fristsetzung bis 30.09.2019 zur Schadensregulierung aufgefordert. Eine solche erfolgte nicht. Der Klägerin entstanden hierfür vorgerichtliche Rechtsanwaltskosten in Form einer 1,3 fachen Geschäftsgebühr zuzüglich Auslagenpauschale aus einem Gegenstandswert von 7094,82 € in Höhe von insgesamt netto 612,80 €.

5

Die Klägerin behauptet, dass der Fahrer des klägerischen Fahrzeugs die Kehre 4 mit Schrittgeschwindigkeit und äußerst weit rechts befahren habe. Aufgrund der Fahrzeuggeometrie sowie der Kurvenauslegung habe das Klägerfahrzeug nicht weiter rechts fahren können. Das Beklagtenfahrzeug habe sich dem Klägerfahrzeug in der Fahrbahnmittle genähert, ohne die Geschwindigkeit zu reduzieren. Der Beklagte zu 1 habe an der Unfallstelle angegeben, durch die Bedienung des Radios abgelenkt gewesen zu sein. Die Klägerin trägt vor, für den Beklagten zu 1 wäre die Kollision vermeidbar gewesen, wenn der Beklagte zu 1 das Rechtsfahrgebot nicht missachtet hätte, da ihm mindestens 1 bis 2 m Raum zum rechten Fahrbahnrand zur Verfügung gestanden hätten. Der Beklagte zu 1 habe zudem gegen das Gebot der gegenseitigen Rücksichtnahme verstoßen, da dem entgegenkommenden Bus nicht weit genug nach rechts ausgewichen sei, obwohl entsprechender Verkehrsraum vorhanden war.

6

Die Klägerin meint, der Unfall stelle sich für sie als unvermeidbares Ereignis dar, da das Klägerfahrzeug mit äußerster Umsicht am äußersten rechten Fahrbahnrand und mit Schrittgeschwindigkeit durch die Kehre bewegt worden sei.

7

Die Klägerin beantragt,

1. Die Beklagten werden als Gesamtschuldner verurteilt, an die Klägerin 7094,82 € zu zahlen nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 01.10.2019.
2. Die Beklagten werden als Gesamtschuldner verurteilt, an die Klägerin 612,80 € außergerichtliche Rechtsverfolgungskosten nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 01.10.2019 zu zahlen.

8

Die Beklagten beantragen

Die Klage wird abgewiesen.

9

Die Beklagten behaupten, dass das Beklagtenfahrzeug sich im Kollisionszeitpunkt im Stillstand befunden habe, da bereits vor ihm zwei Fahrzeuge ebenfalls bis zum Stillstand abgebremst hätten. Das Klägerfahrzeug sei ihm entgegengekommen und habe bei Bergauffahrt in der Kehre über die Gegenfahrbahn geschnitten. Ein Ausweichen sei den Beklagten zu 1 aufgrund seines Stillstands nicht möglich gewesen. Für den Fahrer des klägerischen Fahrzeugs sei erkennbar gewesen, dass es zu einer Kollision mit dem Beklagtenfahrzeug kommen würde, wenn der Bus seine Fahrt über die Gegenfahrbahn so fortsetzt, wie der Busfahrer diese begonnen hatte. Die Beklagten sind der Ansicht, dass das Klägerfahrzeug aufgrund seiner Länge den Bereich der Bundesstraße aufgrund des Verkehrszeichen 266 gar nicht hätte befahren dürfen.

10

Das Gericht hat mit Beweisbeschluss vom 13.12.2019 und 12.06.2010 Beweis erhoben durch Einholung eines schriftlichen Sachverständigengutachtens und ein dieses ergänzendes Gutachten. Hinsichtlich des Ergebnisses der Beweisaufnahme wird verwiesen auf die schriftlichen Ausführungen des Sachverständigen in seinem Gutachten vom 21.04.2020 und des Ergänzungsgutachtens vom 6.7.2020 und seine Ausführungen im Rahmen der mündlichen Hauptverhandlung, die sich wie auch das Ergebnis der Einvernahme der Zeugen und aus dem Protokoll der mündlichen Verhandlung vom 5.11.2020 ergeben.

11

Zur Ergänzung des Tatbestands wird hinsichtlich des weiteren Vorbringens der Parteien auf die eingereichten Schriftsätze nebst Anlagen und die informatorischen Ausführungen des Beklagten zu 1 verwiesen.

Entscheidungsgründe

I.

12

Die zulässige Klage ist nur teilweise begründet.

13

Die Klägerin hat gegen die Beklagten einen Anspruch auf Zahlung von 2837,93 Euro als Ausgleich ihrer materiellen Schäden aus §§ 7, 17 II und II, 18 I und III StVG, §§ 823 ff. BGB, § 115 I Nr. 1 S. 1 VVG, § 1 PflVG.

14

Da vorliegend der Schaden durch mehrere Kraftfahrzeuge verursacht wurde, wobei der Schaden der Klägerin als beteiligter Fahrzeughalterin entstanden ist, hängt die Schadensersatzverpflichtung sowie der Umfang des zu leistenden Ersatzes gem. § 17 I und II StVG von den Umständen, insbesondere davon ab, inwieweit der Schaden vorwiegend von dem einen oder dem anderen Teil verursacht worden ist. Dasselbe gilt gem. § 18 III StVG für die Haftung des Beklagten zu 1 als Fahrzeugführer des Beklagtenfahrzeugs. Bei der Abwägung der Verursachungs- und Verschuldensanteile der Fahrer der beteiligten Fahrzeuge sind dabei unter Berücksichtigung der von beiden Fahrzeugen ausgehenden Betriebsgefahren nur unstreitige oder zugestandene und bewiesene Umstände zu berücksichtigen. Jede Seite hat dabei die Umstände zu beweisen, die der Gegenseite zum Verschulden gereichen und aus denen sie für die nach § 17 I StVG vorzunehmende Abwägung für sich günstige Rechtsfolgen herleiten will.

15

Der Klägerin ist als Verursachungsbeitrag ein schuldhafter Verstoß des Fahrers des Klägerfahrzeugs gegen das Zeichen 266 vorzuwerfen. Da das Klägerfahrzeug unstreitig eine Gesamtlänge von mehr als 12 m hatte, war die Fahrt auf der Strecke Rohrach entsprechend § 41 I StVO iVm dem Zeichen 266 der Anlage 2, das wie der Zeuge im Rahmen seiner Vernehmung bestätigte, am Anfang der Bergpassage angebracht war, § 41 II StVO, verboten. Dass er das Verbot nicht auf sich bezog, weil er einen Bus und keinen LKW fuhr, ist unerheblich, da es sich insoweit um einen unbeachtlichen vermeidbaren Verbotsirrtum handelte. Auch bei Annahme eines unvermeidbaren Verbotsirrtums verbliebe eine fahrlässige Ordnungswidrigkeit gem. § 49 III Nr. 4 StVO, 24 StVG.

16

Die Anlage 2 zu § 41 StVO führt die laufende Nr. 36 bis 40 zu den Zeichen 262 bis 266 mit folgender Erläuterung zu den Ge- und Verboten ein:

„Ge- oder Verbot

Die nachfolgenden Zeichen 262 bis 266 verbieten die Verkehrsteilnahme für Fahrzeuge, deren Maße oder Massen, einschließlich Ladung, eine auf dem jeweiligen Zeichen angegebene tatsächliche Grenze überschreiten.“

17

Das Zeichen 266 heißt „tatsächliche Länge“. Das durch das Vorschriftszeichen 266 angeordnete Ge- oder Verbot der Anlage 2 Spalte 3 lautet: „Das Verbot gilt bei Fahrzeugkombinationen für die Gesamtlänge.“

18

Das Zeichen 266, das im streitgegenständlichen Streckenabschnitt mit einer Länge von 12m angeordnet war, verbot daher eine Verkehrsteilnahme mit Fahrzeugen, deren tatsächliche Länge länger als 12m war. Auch der Kraftomnibus der Klägerin unterfiel dem Verbot.

19

Auch wenn gemäß § 39 Abs. 7 StVO die Verwendung des Sinnbilds bedeutet, dass Kraftomnibusse ausgenommen sind, ergibt sich schon aus der Norm selbst, dass diese Bedeutung nur dann gilt, wenn das Sinnbild auf anderen Verkehrszeichen als den in den Anlagen 1 bis 3 zu den §§ 40 bis 42 dargestellten Sinnbildern gezeigt wird.

20

Das Zeichen 266, das in Anlage 2 zum spezielleren § 41 StVO gezeigt wird, geht damit als anderes Verkehrszeichen der in § 39 Abs. 7 StVO beschriebenen Bedeutung vor.

21

Zeichen 266 nimmt Kraftomnibusse von seiner Geltung aber nicht aus. Dies ergibt sich auch im Vergleich zu anderen Zeichen des § 41 StVO, etwa Zeichen 253, 273 und 277. Bei sämtlichen dieser Zeichen ist unter der Erläuterung zum Ge- oder Verbot ausdrücklich dargelegt, dass Personenkraftwagen und Kraftomnibusse ausgenommen sind. Eine solche ausdrückliche Ausnahme fehlt beim Zeichen 266 in Spalte 3, so dass die Ausnahme auch nicht gilt. Dies ergibt sich aus dem Sinn der Norm, der sich aus der Einführung der laufenden Nr. 36-40 eindeutig ableiten lässt. Hinsichtlich dieser Zeichen kommt für ein Verbot lediglich auf die tatsächlichen Maße und Massen unabhängig vom Fahrzeugtyp an. Denn letztlich spielt es keine Rolle, mit welchem Fahrzeugtyp eine Straße befahren wird, deren Befahrbarkeit etwa durch die tatsächliche Höhe einer Unterführung, Breite einer Fahrbahn oder Tragkraft einer Brücke begrenzt wird.

22

Wie sich aus den Feststellungen des Sachverständigen ergab, führten allein die Abmessungen des Klägerfahrzeugs, selbst beim Lauf der rechten vorderen Rundung außerhalb der Randlinienmarkierung, zwangsläufig dazu, dass es im Kollisionszeitpunkt zu einer Mittenüberfahung durch das Klägerfahrzeug von 1,3-1,4 m kam. Der Fahrer der Klägerfahrzeugs musste damit im Bereich der Kehren schon aufgrund seiner Länge die Gegenfahrspur mitbenutzen. Eine Durchfahrt der Kehren auf der eigenen Fahrspur ohne Mittenüberschreitung war unmöglich.

23

Insofern wird deutlich, dass es für das Zeichen 266 nicht auf die Qualifizierung als PKW, Kraftomnibus oder LKW sondern rein auf die tatsächliche Länge des Fahrzeugs ankommen kann. Denn hinsichtlich der Gefährdungen, die Zeichen 266 ausschalten will, nämlich, dass Fahrzeuge aufgrund ihrer Länge in bestimmten Bereichen einer Straße Behinderungen und/oder Gefahren verursachen, kommt es nicht darauf an, um welches konkrete Fahrzeug es sich handelt. Vorliegend sollte durch das Streckenverbot für Kraftfahrzeuge über 12m Länge gerade ausgeschlossen werden, dass es im Bereich der Kehren zu Verengungen kommt, damit die bergabfahrenden Fahrzeuge den kurveninneren Radius problemlos durchfahren können. Für eine Verengung wegen Überlänge und einer damit zwanghaft verbundenen Mittenüberfahung im Kehrenbereich kommt es jedoch nicht darauf an, ob es sich bei dem jeweiligen Fahrzeug um einen überlangen LKW, einen überlangen Kraftomnibus oder um einen überlangen PKW (mit Anhänger) handelt. Die Gefahrerhöhung, der Zeichen 266 begegnen will, bleibt in allen Fällen gleich.

24

Neben dem Sinn und Zweck der Norm spricht auch das Zeichen 277, laufende Nr. 54, mit dem als laufende Nr. 54.2 angeordneten Zusatzzeichen dafür, dass Zeichen 266 bereits selbst Kraftomnibusse und PKWs miteinschließt. Nachdem es gerade kein Zusatzzeichen für Zeichen 266 entsprechend der laufenden Nr. 54.2 gibt, wären unter der Annahme, dass Zeichen 266 Kraftomnibusse und PKWs ausnimmt, Lücken gegeben. Auch wenn es vorliegend aufgrund der Länge des Klägerfahrzeugs nur zu einer Mittenüberschreitung kam, sind Konstellationen denkbar, in denen einem Fahrzeug aufgrund der Straßengeometrie ab einer bestimmten Länge eine Durchfahrt überhaupt nicht möglich ist und es quasi wie bei einer zu niedrigen Unterführung steckenbleibt. Träfe zu, dass Zeichen 266 nur für LKWs aber nicht auch für PKW und Kraftomnibusse gelte, dann könnte diesem Problem straßenverkehrsrechtlich, jedenfalls nicht mit den derzeit bestehenden Vorschriftszeichen begegnet werden, da ein Verbot für zu lange Busse/PKW nicht ausgesprochen werden könnte.

25

Die in Anlage 2 zu § 41 StVO dargestellten Vorschriftszeichen belegen aufgrund ihrer unterschiedlichen Ausgestaltung damit eindeutig, das Zeichen 266 unabhängig vom Fahrzeugtyp lediglich auf die Gesamtlänge abstellt.

26

Nicht vorwerfbar ist es, dass der Fahrer des Klägerfahrzeugs, dem seine deutliche Mittenüberschreitung bewusst war, nicht schon anhielt, als er bemerkte, dass ihm das Beklagtenfahrzeug entgegenkommt. Wie der Sachverständige ausführte, hätte eine Mittenüberschreitung des Klägerfahrzeugs auch bei einem Anhalten vor der Kollisionsstelle nicht ausgeschlossen werden können. Wenn der Zeuge den Brems- und Anhaltvorgang bereits eingeleitet hätte, als er das Beklagtenfahrzeug erstmals wahrnahm, wäre zwar die Busfront vollständig auf der Außenfahrspur zum Stillstand gekommen, jedoch hätte das Mittelteil des Busses 1,3 bis 1,4 m in die Gegenspur hineingeragt. Eine Vermeidung der Mittenüberfahung im Bereich einer Kehre und damit ein Ausschluss hierdurch bedingter Gefährdungen des Gegenverkehrs war dem Fahrer des Beklagtenfahrzeug damit in der konkreten Situation nicht möglich.

27

Dem Fahrer des Beklagtenfahrzeugs ist ein Verstoß gegen § 2 II StVO und § 1 II iVm 1 StVO vorzuwerfen.

28

Aufgrund der nachvollziehbaren Ausführungen des Sachverständigen, an dessen Sachkunde das Gericht keinen Zweifel hat und die es sich daher zu eigen macht, steht fest, dass das Beklagtenfahrzeug zum Kollisionzeitpunkt entgegen der informatorischen Angaben des Beklagten zu 1 nicht stand, sondern gebremst, von einer Ausgangsgeschwindigkeit von 21 bis 26 km/h im Wahrnehmungszeitpunkt kommend, in das Klägerfahrzeug stieß. Der Sachverständige konnte am Reifen des Beklagtenfahrzeugs zyklonale Anstreichungen erkennen, die eine Rotation des Vorderrades noch im Berührungszeitpunkt mit dem Klägerfahrzeug belegen. Nachdem der Reifen nicht den Erstkontakt mit dem Bus hatte, sondern bereits zuvor der Erstkollisionspunkt erfolgt war, ergibt sich eine Bewegung des Beklagtenfahrzeugs noch in die Kollision hinein. Der Sachverständige konnte zudem einen Höhenunterschied der Beschädigungen feststellen, was nachweist, dass noch in der Kollision eine Verzögerung des Beklagtenfahrzeugs stattfand.

29

Aus den Berechnungen des Sachverständigen ergibt sich ausgehend von der Anstreichcharakteristik dass der Beklagte zu 1 erst 0,2 bis 0,3 s vor der Kollision zu bremsen begann. Der Wahrnehmungsbeginn des Beklagten zu 1 erfolgte zurückgerechnet damit 1,5 bis 1,6 s vor der Kollision. Wie der Sachverständige ausführte, war das Herannahen des jeweils anderen Fahrzeugs für die Fahrer bereits 4,2 bis 4,4 s vor der Kollision in der von ihm in seiner Skizze zum Ergänzungsgutachten eingezeichneten Position W* und bzw. W*'erkennbar.

30

Obwohl der Beklagte zu 1 somit mindestens 4, 2 s vor der Kollision das Klägerfahrzeug erkennen konnte, erfolgte die tatsächliche Reaktion erst etwa 2,6 s später. Das Gericht hat daher keinen Zweifel daran, dass der Beklagte zu 1 kurzzeitig unaufmerksam war und das Geschehen vor ihm nicht beachtete. Die Berechnungen des Sachverständigen zur möglichen Wahrnehmungsbeginn zum tatsächlichen Wahrnehmungszeitpunkt werden gestützt durch die Aussage des Zeugen, der angab, dass der Beklagte zu 1 am Unfallort angab, wegen der Bedienung des Radios abgelenkt gewesen zu sein. Im Prinzip wurde diese Aussage auch durch den Zeugen bestätigt. Dieser führte aus, dass der Zeuge ihm nach dem Unfall mitgeteilt habe, der Beklagte zu 1 habe erklärt, er sei wegen des Anhörens klassischer Musik so in einer anderen Welt gewesen, dass er nicht aufmerksam gewesen sei. Auch wenn die Aussagen der Zeugen in ihren Details nicht übereinstimmen, hat das Gericht in Verbindung mit den vom Sachverständigen errechneten etwa 2,5 sekundigen Wahrnehmungsverzug, keinen Zweifel, dass der Beklagte zu 1 wegen der Bedienung des Radios oder Musikhörens unaufmerksam war und daher die sich anbahnende Situation zu spät erkannte.

31

Die Unaufmerksamkeit des Beklagten zu 1 war schließlich ursächlich für die Kollision, da er bei aufmerksamer Fahrweise die Mittenüberfahung des Busses noch so rechtzeitig erkannt hätte, dass er durch eine Änderung seines Fahrverhaltens die Kollision hätte vermeiden können.

32

Der Sachverständige führte aus, dass der Beklagte zu 1 eine Kollision hätte vermeiden können, wenn er die Situation nur eine Sekunde früher bemerkt und gebremst oder auch nur sein Fahrzeug nach rechts gelenkt hätte. Denn wie der Sachverständige ausführte, hätte der Beklagte zu 1 den Unfall auch dann vermeiden können, wenn er 0,8 bis 1 m weiter rechts gefahren und somit im Bereich der rechten Randbegrenzungslinie gefahren wäre.

33

Das Rechtsfahrgebot gilt nicht nur hinsichtlich der Fahrbahn selbst sondern auch innerhalb der Fahrbahn. Zwar darf grundsätzlich ein gewisser Sicherheitsabstand zum Fahrbahnrand eingehalten werden, insbesondere dann, wenn das Fahrzeug trotz dieses Abstands zur Mittellinie noch einen Abstand von etwa 50 cm einhält. Dies gilt aber nicht uneingeschränkt. Denn bei Anwendung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt hätte der Beklagte zu 1 frühzeitig erkannt, dass das Klägerfahrzeug sich mit einer nicht nur unerheblichen Mittenüberschreitung nähert. Da die Straßenverhältnisse es zuließen, insbesondere weil rechts von der Seitenbegrenzungslinie sich noch ein geteilter Bereich und anschließend zwei Reihen mit Kopfsteinpflaster befanden, vom Sachverständigen mit 60 cm Breite bestimmt, was aus Lichtbild 1 des Sachverständigengutachtens eindeutig ersichtlich ist, wäre der Beklagte zu 1 im vorliegenden Einzelfall verpflichtet gewesen, zur Vermeidung einer Kollision wenigstens an die Randbegrenzungslinie heranzufahren und diese erforderlichenfalls sogar zu überfahren, da dies für ihn aufgrund der noch bestehenden Fläche vor dem Randstein gefahrlos möglich gewesen. Somit besteht kein Zweifel, dass der Beklagte aufgrund seiner Unaufmerksamkeit nicht adäquat auf die sich anbahnende Gefahrensituation reagiert hat und es nur zur Kollision kam, weil er nicht rechtzeitig weiter nach rechts fuhr oder sein Fahrzeug früher bis zum Stillstand abbremste.

34

Im Rahmen eine Abwägung der Verursachungsbeiträge kommt das Gericht zum Ergebnis, dass der Verursachungsbeitrag des Klägerfahrzeugs leicht überwiegt. Das Klägerfahrzeug hat mit der verbotenen Fahrt auf der Bergstrecke und der Tatsache, dass eine Durchfahrt der Kehren ohne eine Mittenüberschreitung von 1,3 bis 1,4 m überhaupt nicht möglich war, die Hauptursache für die Kollision gesetzt. Es hat sich damit gerade die Gefahr verwirklicht, die mit der Anordnung des Fahrverbots für Fahrzeuge mit einer Länge über 12 m verhindert werden sollte, nämlich dass es aufgrund deren Mittenüberfahung zu Gefährdungen des Gegenverkehrs kommt. Das Verschulden des Beklagten zu 1 ist demgegenüber als geringer anzusehen, da kein grobes Verschulden vorliegt. Mit Ausnahme der Unaufmerksamkeit, die dazu führte, dass der Beklagte zu 1 nicht adäquat reagierte, haben sich keine Anhaltspunkte für ein schuldhaftes Verhalten gefunden. Es ergaben sich keine Hinweise, dass er mit nicht angepasster Geschwindigkeit fuhr. Zudem durfte er die Fahrbahn jedenfalls bis zur erstmaligen Erkennbarkeit des Busses auch mit einem Sicherheitsabstand von 1 m zur Begrenzungslinie benutzen, so dass ihm nicht schon von vornherein ein Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot anzulasten ist.

35

Das Gericht kommt daher eine Haftungsverteilung von 60% zulasten der Klägerin und 40% der Beklagten.

36

Nachdem der Klägerin unstreitig ein Schaden in Höhe von insgesamt 7094,82 Euro entstanden ist, besteht ein Anspruch auf Zahlung von 2837,93 Euro. Aufgrund der Nichtzahlung trotz Aufforderung mit Fristsetzung bis 30.9.2019, besteht ein Anspruch auf Zahlung von Verzugszinsen seit 1.10.2019.

37

Die Klägerin hat zudem Anspruch auf Zahlung von vorgerichtlichen Anwaltskosten aus einem Streitwert von 2837,93 Euro, zuzüglich einer Post- und Telekommunikationspauschale von 20 Euro, insgesamt 281,30 Euro, da die Einschaltung des Klägersvertreters zur außergerichtlichen Schadensregulierung erforderlich war.

II.

38

Die Kostenentscheidung beruht auf § 92 I ZPO, die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit auf § 709 ZPO.