OLG Bamberg, Urteil v. 26.10.2021 – 5 U 16/21

Titel:

Haftungsverteilung bei Kollision von LKW mit auf dem Standstreifen stehender Person

Normenketten:

StVO § 1 Abs. 2, § 18 Abs. 9

StVG § 7 Abs. 1, § 9

Leitsatz:

Fährt ein LKW bereits längere Zeit auf dem Standstreifen und kollidiert dort mit einer Fahrerin, die zuvor an die Fahrerseite eines dort abgestellten PKW gegangen ist, ist eine Haftungsverteilung 2/3-1/3 angemessen. (Rn. 4 – 9) (redaktioneller Leitsatz)

Schlagworte:

Autobahn, Standstreifen, Betretungsverbot

Vorinstanz:

LG Schweinfurt, Urteil vom 17.12.2020 – 12 O 621/20

Tenor

1. Auf die Berufung des Beklagten wird das Urteil des Landgerichts Schweinfurt vom 17.12.2020, Az. 12 O 621/20, teilweise abgeändert und wie folgt neu gefasst:

1. Es wird festgestellt, dass der Beklagte verpflichtet ist, der Klägerin 2/3 der materiellen Schäden aus dem Verkehrsunfall vom 10.05.2019 zu ersetzen.

2. Es wird festgestellt, dass der Beklagte verpflichtet ist, der Klägerin die immateriellen Schäden aus dem Verkehrsunfall vom 10.05.2019 unter Berücksichtigung eines Mitverschuldens der Klägerin von 1/3 zu ersetzen.

3. Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.

II. Die weitergehende Berufung des Beklagten wird zurückgewiesen.

III. Von den Kosten des Rechtsstreits im Verfahren erster Instanz haben die Klägerin 33% und der Beklagte 67% zu tragen. Von den Kosten des Berufungsverfahrens haben die Klägerin 55% und der Beklagte 45% zu tragen.

IV. Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar.

V. Die Revision wird nicht zugelassen.

Entscheidungsgründe

I.

Von der Darstellung des Tatbestandes wird gemäß§ 540 Abs. 2, § 313a Abs. 1 ZPO abgesehen.

II.

1
Die Berufung des Beklagten ist zum Teil begründet, da der Klägerin gegen den Beklagten materielle Ansprüche nur in Höhe von 2/3 und immaterielle Ansprüche nur unter Berücksichtigung eines Mitverschuldens der Klägerin von 1/3 zustehen.

2
1. Nach § 7 Abs. 1, § 9 StVG, § 254 BGB kann die Geschädigte nur den Teil ihres Schadens ersetzt verlangen, der dem anzusetzenden Mitverursachungsanteil des Schädigers an dem Zustandekommen des Unfalls entspricht.

3
a) Bei der Abwägung der Mitverursachungsanteile an dem Verkehrsunfall entscheidet das Gewicht der von den Beteiligten gesetzten Schadensursachen, soweit sie sich bei dem konkreten Unfall ausgewirkt haben (vgl. BGH NJW 17, 1175; 16, 1100; 14, 3097; 14, 217; 12, 1953; Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 46. Aufl. 2021, § 17 StVG Rn. 4 m.w.N.). Dabei ist in erster Linie zu fragen, wer in welchem Maß den Schaden verursacht hat. Es kommen insoweit auch Schuldgesichtspunkte zum Tragen, wobei das beiderseitige Verschulden nur ein Faktor der Abwägung ist (vgl. BGH NJW 18, 3095; 17, 1175; 16, 1100; 12, 1953; BGH NJW-RR 12,157; Hentschel/König/Dauer; a.a.O.).- Bei der Abwägung der beiderseitigen Verursachungsanteile können nur unstreitige, zugestandene oder erwiesene Tatsachen herangezogen werden, keine nur vermuteten (vgl. BGH NJW 18, 3095; 17, 1175; 16, 1100; 14, 3097; 14,217; 12, 1953). Die Abwägung kann nicht schematisch erfolgen. Sie ist vielmehr aufgrund aller festgestellten Umstände des Einzelfalles vorzunehmen (BGH NJW 03, 1929).

4
b) Unter Heranziehung dieser Rechtsgrundsätze sind folgende Abwägungsfaktoren zu berücksichtigen und es ergibt sich folgende Abwägung:

5
aa) Zu Lasten der Klägerin ist ein Verstoß gegen § 18 Abs. 9 S. 1 StVO zu berücksichtigen.

6
Entgegen dem Vorbringen der Klägerin handelte es sich nicht um ein ausnahmsweise erlaubtes Betreten der Autobahn. Jedenfalls soweit es nicht um die Besichtigung des Hecks des Fahrzeuges ging, sondern um das der Besichtigung nachfolgende Herantreten an das Fahrerfenster, kann eine ausnahmsweise Gestattung des Betretens nicht mehr angenommen werden.

7
Dass die Klägerin im Unfallzeitpunkt mit den Füßen oder einem sonstigen Körperteil über die Sperrlinie hinaus in die rechte Fahrspur der BAB ragte, kann der Beklagte nicht nachweisen und muss bei der Gewichtung des vorliegenden Verstoßes außer Betracht bleiben. Dies ergibt sich zur Überzeugung des Senats aus dem überzeugenden und nachvollziehbaren Gutachten des Sachverständigen Dipl.-Ing. (FH) W., der anhand zutreffender Anknüpfungstatsachen den Unfallhergang rekonstruierte. Das Gutachten des Sachverständigen, der eine über 20 Jahre hinausgehende Berufserfahrung als Unfallanalytiker bei der D. Automobil GmbH aufweist, erwies sich dabei als in jeder Hinsicht schlüssig und nachvollziehbar. Danach ist technisch eine Positionierung der Klägerin darstellbar, welche zu o.g. Ergebnis führt. Der Sachverständige erläuterte auch nachvollziehbar, dass mangels Einmessung der Fahrzeugposition eine genauere Positionsfindung als sie mittels Abschätzung durch ihn getroffen wurde, nicht möglich ist. Eine Positionsbestimmung durch Skalierung des vorhandenen Lichtbilds ist nicht möglich, weil es hierzu mehrerer Lichtbilder aus verschiedenen Perspektiven bedurft hätte, die aber nicht vorlagen. Aufgrund der sich hieraus ergebenden Toleranzen hat es auch keiner Vermessung des Fahrzeugs bedurft, da die gewonnenen Ergebnisse keinen Einfluss gehabt hätten. Der Senat schließt sich dieser nachvollziehbaren und überzeugenden Bewertung an. Auch die Einvernahme des Zeugen G. hat keinen Aufschluss über die genaue Positionierung der Klägerin im Unfallzeitpunkt geben können.

8
bb) Zu Lasten des Beklagten ist bei der Abwägung der Mitverursachungsanteile ein Verstoß des Fahrers des Beklagtenfahrzeugs gegen § 1 Abs. 2 StVO zu Grunde zu legen. Nach der Unfallrekonstruktion durch den Sachverständigen Dipl.-Ing. (FH) W. hatte dieser mit seinem LKW den rechten Fahrstreifen der BAB verlassen. Wie die Einvernahme des Zeugen G. ergab, fuhr das Beklagtenfahrzeug bereits über eine längere Strecke von ca. 200 Metern vor dem Kollisionspunkt mit den rechten Reifen über den Sperrstreifen hinweg auf dem Standstreifen. Der Zeuge G., an dessen Glaubwürdigkeit als unbeteiligter Zeuge keine Zweifel bestehen, hat dies glaubhaft und plastisch geschildert. Dass der Fahrer des Beklagtenfahrzeugs bei gehöriger Aufmerksamkeit und durch Wahl eines mittigen Fahrkurses auf dem rechten Fahrstreifen diesen Verkehrsverstoß und die Kollision hätte vermeiden können, steht auf Grundlage der nachvollziehbaren und überzeugenden Ausführungen des Sachverständigen Dipl.-Ing. (FH) W. ebenfalls fest.

9
cc) Unter Abwägung der oben dargestellten Mitverursachungsanteile und unter Berücksichtigung der Betriebsgefahr des Beklagtenfahrzeugs ergibt sich, dass der Beklagte 2/3 der Unfallfolgen zu tragen hat.

Hierbei berücksichtigt der Senat insbesondere, dass es sich bei dem Verstoß auf Beklagtenseite nicht um ein Augenblicksversagen bzw. einen kurzen Schlenker infolge von kurzzeitiger Unaufmerksamkeit, sondern ein sich über einen nicht unerheblichen Zeitraum hinziehendes und schwerwiegendes Fehlverhalten handelte. Der Senat berücksichtigt auch, dass die Klägerin sich in unverständlich leichtsinniger Art und Weise in einen Gefahrbereich begab, was über eine kurzzeitige Leichtsinnigkeit deutlich hinausgeht.

10
Den von der Beklagtenseite im Hinblick auf die Haftungsquote zitierten Entscheidungen lagen jeweils nicht vergleichbare Sachverhalte zu Grunde, da in keiner der Entscheidungen Mitverursachungsbeiträge der Fahrzeugführer des Gewichts vorlagen, wie sie hier zu Lasten der Beklagten festzustellen waren, und zu Lasten der jeweiligen Geschädigten entweder ein mutwilliges oder ein deutliches Betreten bzw. Queren der Fahrstreifen gegeben war, wie es hier nicht festgestellt werden konnte.

11
2. Das Ersturteil war, abgesehen von der Quote, in der Tenorierung auch dahingehend abzuändern, dass die Feststellung der Einstandspflicht für immaterielle Schäden nicht mit der Haftungsquote, sondern unter Berücksichtigung des Mitverschuldensanteils der Geschädigten festzustellen ist.

III.

12
Die Kostenentscheidung beruht auf§§ 91, 92 und 97 ZPO.

13
Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit beruht auf§ 708 Nr. 10, § 713 ZPO.

14
Die Revision ist nicht zuzulassen, da die Voraussetzungen des§ 543 ZPO nicht vorliegen.