LG Traunstein, Endurteil v. 27.03.2026 – 6 O 2593/25

Titel:

Vorfahrtsverletzung durch Einfahrenden und Mithaftung des Vorfahrtsberechtigten bei Befahren der für ihn linken Fahrbahnhälfte

Normenketten:

StVO § 2 Abs. 2, § 8 Abs. 2
StVG § 17 Abs. 3

Leitsätze:

1. Das Vorfahrtsrecht der auf der Straße fahrenden Fahrzeuge gegenüber einem auf eine Straße Einfahrenden gilt grundsätzlich für die gesamte Fahrbahn. Selbst das Befahren der linken Fahrbahn beseitigt nicht die Verpflichtung des Einfahrenden, dem fließenden Verkehr den Vorrang zu belassen und diesen nicht zu behindern. (Rn. 21) (redaktioneller Leitsatz)

2. Das Rechtsfahrgebot nach § 2 Abs. 2 StVO dient dem Schutz des (erlaubten) Gegen- und Überholverkehrs in Längsrichtung, nicht dem des einbiegenden oder kreuzenden Querverkehrs. Darüber hinaus gebietet es das Rechtsfahrgebot nicht, stets äußerst rechts zu fahren, sondern entsprechend der Verkehrssituation angemessen rechts zu fahren. Zu berücksichtigen sind etwa die Örtlichkeiten, die Fahrbahnart und die Fahrbahnbeschaffenheit sowie die Fahrbahnbreite, die Ladung, die Sicht, die Fahrgeschwindigkeit und der Gegenverkehr. Der Fahrer darf vom rechten Fahrbahnrand einen Sicherheitsabstand einhalten, dessen Größe von der Art des Fahrzeugs, der Geschwindigkeit und der Fahrbahnbreite abhängt, aber auch auf schmalen Straßen im Allgemeinen 50 cm betragen darf, selbst wenn dadurch das Fahrzeug in die linke Fahrbahnhälfte hineinragt. Solange kein Gegenverkehr sichtbar ist, verstößt bei einer schmalen Straße das Fahren über die Fahrbahnmitte hinaus nicht gegen das Rechtsfahrgebot. (Rn. 23) (redaktioneller Leitsatz)

3. Auch wenn sich das Vorrecht auf die gesamte Fahrbahnbreite erstreckt, erhöht schon das Befahren der linken Fahrbahnhälfte die Betriebsgefahr des Kraftfahrzeuges und führt im Falle der Unfallursächlichkeit dieses Umstandes zur Mithaftung. Dabei ist nicht von entscheidender Bedeutung, ob der Vorfahrtsberechtigte vollständig auf der für ihn linken Fahrbahnhälfte fährt oder ob er nur etwas die linke, im Wesentlichen aber die rechte Fahrbahnhälfte befährt. Die erhöhte Betriebsgefahr ergibt sich vielmehr aus dem Umstand, dass wegen einer Mitnutzung der linken Fahrbahnhälfte ein berührungsloser Begegnungsverkehr unmöglich wird. (Rn. 26) (redaktioneller Leitsatz)

Schlagworte:

Schadensersatz, Mithaftung, Betriebsgefahr, Vorfahrtsverstoß, Reparaturkosten, Sachverständigenkosten, merkantiler Minderwert, Vorfahrtsverstoß des Einfahrenden, Mithaftung des die Fahrbahnmitte Befahrenden, Befahren der linken Fahrbahn, Schutzbereich des Rechtsfahrgebots, Erhöhung Betriebsgefahr, Zusammenstoß beim Einbiegen

Rechtsmittelinstanz:

OLG München, Hinweisbeschluss vom 21.07.2026 – 10 U 1060/26 e

Tenor

1. Die Beklagten werden als Gesamtschuldner verurteilt, an die Klägerin 1.804,57 € nebst Zinsen hieraus in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit 26.11.2025 zu zahlen.

2. Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.

3. Von den Kosten des Rechtsstreits haben die Klägerin 80 % und die Beklagten als Gesamtschuldner 20 % zu tragen.

4. Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar, für die Klägerin jedoch nur gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des zu vollstreckenden Betrags. Die Klägerin kann die Vollstreckung der Beklagten durch Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des aufgrund des Urteils vollstreckbaren Betrags abwenden, wenn

nicht die Beklagten vor der Vollstreckung Sicherheit in Höhe von 110 % des zu vollstreckenden Betrags leisten.

Beschluss

Der Streitwert wird auf 9.027,85 € festgesetzt.

Tatbestand

1
Die Klägerin begehrt Schadensersatz aufgrund eines Verkehrsunfalls.

2
Am 10.09.2025 wollte die Klägerin mit dem PKW Hyundai, amtl. Kennzeichen ***, vom Hangweg nach rechts in die bevorrechtigte Gemeindeverbindungsstraße in Richtung Kienberg abbiegen. Kurz vor der Kreuzung befindet sich im Harnweg das Zeichen Vorfahrt gewähren (Nummer 205). Die Fahrbahnbreite beträgt an der Kreuzung insgesamt rund 5,20 m, wobei sich im Kreuzungsbereich überhängende Äste von Bäumen befinden. Zur selben Zeit kam im Gegenverkehr der Lkw der Beklagten zu 1), amtl. Kennz ***, der bei der Beklagten zu 2) haftpflichtversichert war, entgegen. Im Zuge des Abbiegens der Klägerin kam es zum Zusammenstoß der beiden Fahrzeuge, wobei das klägerische Fahrzeug beschädigt wurde.

3
Für ein vorgerichtliches Sachverständigengutachten hat die Klägerin 1.124,31 € verauslagt.

4
Mit Schreiben vom 15.10.2025 hat die Klägerseite gegenüber den Beklagten begehrten Ansprüche, zunächst auf fiktiver Basis, geltend gemacht.

5
Die Klägerin behauptet, aufgrund des Unfalls sei ein merkantiler Minderwert von 350 € entstanden. Die Klägerin ist der Auffassung, die Beklagten hätten für den Unfall alleine einzustehen.

6
Mit Klage vom 31.10.2025 hat die Klägerseite die geltend gemachten Reparaturkosten zunächst fiktiv abgerechnet. Mit Schriftsatz vom 06.02.2026 hat die Klägerseite ihre Klage um die tatsächlich entstandenen Reparaturkosten erweitert.

7
Die Klägerin beantragt zuletzt:

Die Beklagten werden als Gesamtschuldner verurteilt an die Klägerin 9.027,85 nebst 5 % Punkte Zinsen aus € 6.885,30 seit 26.10.2025 und aus € 2.142,55 seit Rechtshängigkeit, sowie als weitere Nebenforderung € 378,15 Rechtsanwaltsgebühren und € 5,10 Halteranfragekosten zu bezahlen.

8
Die Beklagten beantragten Klageanweisung.

9
Die Beklagten behaupten, der Unfall sei für den Fahrer des Beklagtenfahrzeugs unabwendbar gewesen. Jedenfalls sei ihnen kein Mitverschuldensanteil anzulasten.

10
Das Gericht hat am 05.02.2026 mündlich verhandelt. Die Klägerin wurde persönlich einvernommen. Die Unfallstelle wurde in Augenschein genommen. Der Sachverständige G. wurde unvereidigt einvernommen. Für Einzelheiten wird auf das Protokoll der mündlichen Verhandlung (Blatt 28 d.A.) Bezug genommen.

11
In Hinblick auf den weiteren Sach- und Streitstand wird auf den gesamten Akteninhalt insbesondere auf die gewechselten Schriftsätze jeweils nebst Anlagen wird ausdrücklich und vollumfänglich verwiesen.

12

Durch Beschluss vom 25.02.2026 wurde mit Zustimmung der Parteien ins schriftliche Verfahren gem. § 128 Abs. 2 ZPO übergegangen. Als Termin, der dem Schluss der mündlichen Verhandlung gleichsteht und bis zu dem Schriftsätze eingereicht werden konnten, wurde der 06.03.2026 bestimmt.

Entscheidungsgründe

13
Die zulässige Klage ist im tenorierten Umfang begründet.

I.

14
Der Klägerin steht gegen die Beklagten ein Anspruch auf Schadensersatz gemäß §§ 7, 17 StVG, § 115 VVG i.V.m. § 1 PflVG dem Grunde nach unter Berücksichtigung einer Mithaftung von 80 % zu.

15
1. Der Unfall hat sich beim Betrieb eines Fahrzeugs ereignet, § 7 Abs. 1 StVG und er wurde nicht durch höhere Gewalt (§ 7 Abs. 2 StVG) verursacht.

16
2. Keine der Parteien hat nachgewiesen, dass der Unfall für sie unabwendbar i.S.d. § 17 Abs. 3 StVG war.

17
Die Klägerseite behautet dies bereits nicht. Soweit die Beklagtenseite dies behauptet, hat sie den notwendigen Beweis nicht geführt. Wie der Sachverständige festgestellt hat, hätte der Fahrer des Beklagten-LKW auch unter Berücksichtigung der überhängenden Äste des Baumes im Kreuzungsbereich ein wenig weiter rechts fahren können, so dass das klägerische Fahrzeug nicht gestreift worden wäre.

18
3. Nach der in der Folge gemäß § 17 Abs. 1, Abs. 2 StVG erforderlichen Abwägung der beiderseitigen Verursachungs- und Verschuldensbeiträge für das Unfallgeschehen ergibt sich eine Mithaftung der Klägerseite zu 80 %.

19
a) Nach § 17 Abs. 1, Abs. 2 StVG ist unter Berücksichtigung der von beiden am Verkehrsunfall beteiligten Fahrzeuge ausgehenden Betriebsgefahr die beiderseitigen Verursachung und Verschuldensbeiträge gegeneinander abzuwägen. Bei dieser Abwägung sind neben feststehenden, d.h. unstreitigen oder zugestandenen Tatsachen, nur bewiesene Umstände zu berücksichtigen, wobei auch die Regeln des Anscheinsbeweises anzuwenden sind (OLG Dresden, Hinweisbeschluss vom 25.06.2019 – 4 U 580/19; BeckRS 2019, 19717).

20
b) Das Gericht bemisst zunächst die Betriebsgefahr des Beklagten-LKW höher ein als die des klägerischen PKW. Der LKW ist aufgrund seiner Breite von 2,55 m und seiner Höhe, die in den Bereich der überhängenden Äste hineinreicht, abstrakt gefährlicher als der PKW. Auf der anderen Seite ist die fahrspezifische Gefahr des PKW, der abbiegt höher als die fahrspezifische Gefahr des LKW, der geradeaus fährt, auch wenn er über die (gedachte) Mitte der Fahrbahn fährt.

21
c) Zulasten der Klägerseite spricht der klare Vorfahrtsverstoß, § 8 Abs. 2 StVO. Das Vorfahrtsrecht der auf der Straße fahrenden Fahrzeuge gegenüber einem auf eine Straße Einfahrenden gilt grundsätzlich für die gesamte Fahrbahn. Selbst das Befahren der linken Fahrbahn beseitigt nicht die Verpflichtung des Einfahrenden, dem fließenden Verkehr den Vorrang zu belassen und diesen nicht zu behindern (BGH NJW-RR 2012, 157). Die Verletzung des Vorfahrtsrechts durch den in die Straße Einfahrenden indiziert sein Verschulden (BGH NJW-RR 2012, 157).

22
Vorliegend hat die Klägerin selbst angegeben, vor dem Einfahren in die Vorfahrtsstraße nicht nach rechts, sondern nur nach links gesehen zu haben. Sie habe erst nach rechts geschaut, als sie bereits einfahren war und sich der Beklagten-LKW unmittelbar vor ihr befand. Die handelte damit grob fahrlässig.

23

d) Auf Seiten der Beklagten wurde nicht gegen das Rechtsfahrgebot nach § 2 Abs. 2 StVO verstoßen. Bereits dessen Schutzbereich ist nicht eröffnet. Das Rechtsfahrgebot dient dem Schutz des (erlaubten) Gegen- und Überholverkehrs in Längsrichtung, nicht dem des einbiegenden oder kreuzenden Querverkehrs (BGH NJW-RR 2012, 157; OLG Zweibrücken NJW-RR 2025, 658; OLG München BeckRS 2021, 13098; OLG Hamm BeckRS 2019, 38488). Darüber hinaus gebietet es das Rechtsfahrgebot nicht, stets äußerst rechts zu fahren, sondern entsprechend der Verkehrssituation angemessen rechts zu fahren (BGH NZV 1996, 444; NJW 1990, 1850; NJW 1979, 1363; OLG Düsseldorf NZV 1997, 321; OLG Hamm NZV 2000, 372). Zu berücksichtigen sind neben etwa auch die Örtlichkeiten, die Fahrbahnart und die Fahrbahnbeschaffenheit sowie die Fahrbahnbreite, die Ladung, die Sicht, die Fahrgeschwindigkeit und der Gegenverkehr (BGH NJW 1990, 1850, NJW 1979, 1363; OLG Hamm NZV 2000, 372). Der Fahrer darf vom rechten Fahrbahnrand einen Sicherheitsabstand einhalten, dessen Größe von der Art des Fahrzeugs, der Geschwindigkeit und der Fahrbahnbreite abhängt, aber auch auf schmalen Straßen im Allgemeinen 50 cm betragen darf, selbst wenn dadurch das Fahrzeug in die linke Fahrbahnhälfte hineinragt. Der Kraftfahrer hat einen gewissen Spielraum, solange er sich so weit rechts hält, wie es im konkreten Fall „vernünftig“ ist (BGH NZV 1996, 444; OLG Hamm NZV 2000, 372). Eine Inanspruchnahme der Gegenfahrbahn ist aber unzulässig, soweit, und sei es auch nur bei behutsamer Fahrweise, nach Lage der Dinge ein Überholtwerden oder eine Gefährdung von Gegenverkehr möglich ist (BGH NZV 1996, 444). Solange aber kein Gegenverkehr sichtbar ist, verstößt bei einer schmalen Straße (zügiger Begegnungsverkehr nicht möglich) das Fahren über die Fahrbahnmitte hinaus, nicht gegen § 2 Abs. 2 StVO (OLG Naumburg BeckRS 2017, 150116).

24
Nach diesen Maßstäben stand dem Fahrer des Beklagten-LKW der Vertrauensgrundsatz zur Seite und er brauchte nicht vorherzusehen, dass seine Fahrweise zu einem Unfall führen würde. Er handelte mithin nicht fahrlässig.

25
e) Bei Abwägung aller Verursachungs- und Verschuldensbeiträge haftet die Beklagtenseite für den Unfall allein aufgrund der erhöhten Betriebsgefahr mit 20 %, während die Klägerseite für den Unfall selbst aufgrund ihres schuldhaften Vorfahrtsverstoßes zu 80 % haftet.

26
Wahrt der Einfahrende das Vorfahrtsrecht des fließenden Verkehrs nicht und kommt es deshalb zu einem Unfall, hat er in der Regel, wenn keine Besonderheiten vorliegen, in vollem Umfang oder doch zum größten Teil für die Unfallfolgen zu haften (BGH NJW-RR 2012, 157; NJW-RR 1991, 536; OLG Karlsruhe, VersR 1977, 673 = BeckRS 2009, 25936; OLG Frankfurt a. M., NZV 1994, 280 = VersR 1994, 1203. Schon das Befahren der linken Fahrbahnhälfte – auch wenn sich das Vorrecht auf die gesamte Fahrbahnbreite erstreckt – erhöht die Betriebsgefahr des Kraftfahrzeuges und führt im Falle der Unfallursächlichkeit dieses Umstandes zur Mithaftung (OLG Hamm SVR 2023, 343; OLG Hamm SVR 2020, 269). Ob der Vorfahrtsberechtigte vollständig auf der für ihn linken Fahrbahnhälfte fährt oder ob er nur etwas die linke im Wesentlichen aber die rechte Fahrbahnhälfte befährt, ist dabei nicht von entscheidender Bedeutung. Die erhöhte Betriebsgefahr ergibt sich vielmehr aus dem Umstand, dass wegen einer Mitnutzung der linken Fahrbahnhälfte ein berührungsloser Begegnungsverkehr unmöglich wird (OLG Hamm SVR 2020, 269). Im vorliegenden Fall kommt hinzu, dass gerade aufgrund der Ausmaße des Beklagten-LKW dieser die eigene Fahrbahnbreite fast vollständig „aufbraucht“ und aufgrund der Höhe des Fahrzeugs die überhängenden Äste relevant werden, sodass sich in der Gesamtbetrachtung gerade die besondere abstrakte Gefährlichkeit des LKW realisiert.

27
4. Der Höhe nach folgt der Anspruch aus §§ 249 Abs. 2, 251 BGB.

28
a) Hinsichtlich der tatsächlichen Reparaturkosten von 7.523,54 € sind diese nach § 249 Abs. 2 BGB ersatzfähig. Soweit die Beklagtenseite pauschal vorbringt, diese seien überhöht, weil sie die zuvor noch eingeklagten fiktiven Kosten überschreiten, ist dieser Einwand unbeachtlich, da die Beklagtenseite das sog. Werkstattrisiko trägt und konkrete Umstände für ein Mitverschulden der Klägerseite, § 254 Abs. 2 BGB nicht vorgebracht sind. Das Gericht hat aufgrund der Anhörung der Klägerin und der vorgelegten

Reparaturrechnung keine Zweifel daran, dass die Klägerin auch Eigentümerin des verunfallten Fahrzeugs und damit Anspruchsinhaberin ist.

29
b) Hinsichtlich der vorgerichtlichen Sachverständigenkosten von 1.124,31 € sind diese nach § 249 Abs. 2 BGB ersatzfähig.

30
c) Der nach § 251 BGB ersatzfähige merkantile Minderwert des Fahrzeugs beträgt nach Überzeugung des Gerichts 350 €. Dies hat der Sachverständige G. bei seiner Anhörung auch bestätigt.

31
d) Soweit die Klägerin weitere 5,10 € für eine Halterabfrage geltend macht, erachtet das Gericht diese Kosten als nicht erforderlich. Die Halterdaten sind im polizeilichen Unfallbericht aufgenommen. Dieser Bericht war gerade der Klägerin, die angab selbst Polizeibeamtin zu sein, jederzeit verfügbar. Darüber hinaus war auch der Fahrer des Beklagten-LKW vor Ort, die Halterdaten hätten vor Ort jederzeit abgefragt werden können.

32
e) Daraus folgt ein ersatzfähiger Schaden in Höhe von insgesamt 9.022,85 €, von dem die Klägerin 20 % = 1.804,57 € ersetzt verlangen kann.

33
f) Die Zinsen folgen aus §§ 291, 288 BGB. Ein vorheriger Verzug war aufgrund der erheblichen Zuvielforderung der Klägerseite nicht gegeben.

34
g) Soweit die Klägerseite vorgerichtliche Anwaltskosten begehrt, hat sie nicht auf den Einwand der Beklagtenseite reagiert, aufgrund des Bestehens einer Rechtsschutzversicherung nicht mehr aktivlegitimiert zu sein. Nachdem die Klägerin nach Aktenlage tatsächlich über eine Rechtsschutzversicherung verfügt, ist dieser Einwand nicht fernliegend. Nachdem keine weiteren Ausführungen der Klägerseite hierzu erfolgten, war der geltend gemachte Betrag nicht zuzusprechen.

II.

35
Die Kostenentscheidung folgt aus § 92 Abs. 1 ZPO. Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit resultiert aus §§ 708 Nr. 11, 709 Satz 1 und Satz 2, 711 ZPO.

36
Der Gegenstandswert wurde entsprechend dem klägerischen Begehren festgesetzt, §§ 39 ff. GKG.