
Datum: 10.01.2017
Gericht: Oberlandesgericht Düsseldorf
Spruchkörper: 1. Zivilsenat
Entscheidungsart: Urteil
Aktenzeichen: I-1 U 46/16
ECLI: ECLI:DE:OLGD:2017:0110.I1U46.16.00

Vorinstanz: Landgericht Wuppertal, 7 O 119/14

Tenor:

Auf die Berufung des Klägers wird unter Zurückweisung seines weitergehenden Rechtsmittels das am 10. März 2016 verkündete Urteil des Einzelrichters der 7. Zivilkammer des Landgerichts Wuppertal teilweise abgeändert und insgesamt wie folgt neu gefasst:

Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger 1.798,55 € sowie vorgerichtliche Anwaltskosten in Höhe von 255,85 € jeweils nebst Zinsen in Höhe von 5 % Punkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 5. Juni 2014 zu zahlen.

Die weitergehende Klage wird abgewiesen.

Die Kosten des Rechtsstreits fallen der Beklagten zur Last.

Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar.

Entscheidungsgründe:

1

Die zulässige Berufung des Klägers hat, was seine Anspruchsberechtigung dem Grunde nach anbelangt, in vollem Umfang Erfolg. Entgegen der Begründung der angefochtenen Entscheidung ist der Beklagten nicht nur ein Haftungsanteil von 10 % der klägerischen Unfallschäden anzulasten, sondern die mit dem Rechtsmittel weiterhin geltend gemachte Quote von 50 %. Unbegründet ist das Rechtsmittel des Klägers nur hinsichtlich der Höheposition „Restbenzin im Tank“ im Umfang von 25 €. Dieser Posten stellt keinen ersatzfähigen Schaden dar. Denn der Kläger hat es durch ihm zumutbare Maßnahmen

2

unterlassen, den Eintritt der streitgegenständlichen Vermögenseinbuße zu verhindern.

Im Einzelnen ist Folgendes auszuführen:

I.

Nach Maßgabe des § 529 Abs. 1 Nr. 1 ZPO hat das Berufungsgericht seiner Verhandlung und Entscheidung die vom Gericht des ersten Rechtszuges festgestellten Tatsachen nur insoweit zugrunde zu legen, als nicht konkrete Anhaltspunkte Zweifel an der Richtigkeit oder Vollständigkeit der entscheidungserheblichen Feststellungen begründen und deshalb eine erneute Feststellung gebieten.

Derartige Zweifel sind im vorliegenden Fall bezüglich der durch das Landgericht ausgesprochenen Haftungsverteilung und den zugrunde liegenden Feststellungen gegeben. Richtig ist zwar die Beweiswürdigung Landgerichts insoweit, als sich nicht die Erkenntnis gewinnen lässt, dass der Zeuge P., der unstreitig bei Rotlicht mit dem Notarzwagen des Beklagten von der Schützenstraße in die Carnaper Straße in Wuppertal einfuhr, dies unter Inanspruchnahme von Wegerechten gemäß § 38 Abs. 1 StVO tat. Zwar weist der Beklagte in seiner Berufungserwiderung zu Recht darauf hin, dass die Beweiswürdigung des Landgerichts eine Argumentationsschwäche aufweist. Dies ändert allerdings nichts daran, dass im Ergebnis der Beklagte für die Richtigkeit seiner Behauptung beweisfällig bleibt, dass die gesetzlich vorgeschriebenen Voraussetzungen für eine Wegerechtseinfahrt des Notarzwagens in die Unfallkreuzung durch die rechtzeitige Betätigung des akustischen Warnsignals neben dem blauen Blinklicht gegeben waren.

Deshalb kann die durch das Landgericht ausgesprochene Haftungsverteilung mit einer Quotierung von 10 % : 90 % zum Nachteil des Klägers keinen Bestand haben. Richtig erscheint es vielmehr, bei der Abwägung auf der Grundlage der §§ 17, 18 StVG eine Einstandsverpflichtung der Beklagten im Umfang von 50 % der klägerischen Unfallschäden anzusetzen. Dabei kann dahinstehen, ob dem Zeugen P. ein die Betriebsgefahr des Notarzwagens zusätzlich steigerndes Annäherungverschulden anzulasten ist, weil erwiesen ist, dass er entgegen § 35 Abs. 8 StVO die Rotlichteinfahrt bis zum Erreichen der kreuzungsmittigen Unfallstelle nicht mit der gebührenden vorsichtigen Fahrweise durchgeführt hat. Darauf deuten jedenfalls die Bekundungen der Zeugen H. sowie B. hin.

Entscheidend ist im Ergebnis, dass die von dem Fahrzeug des Beklagten ausgegangene Betriebsgefahr allein schon durch die Rotlichteinfahrt ohne feststellbare Sanktionierung durch ein Wegerecht nach den Vorgaben des § 38 Abs. 1 StVO so sehr gesteigert war, dass auf eine hälftige Anspruchsberechtigung des Klägers zu erkennen ist. Die Tatsache, dass den Kläger ebenfalls ein erhebliches Mitverschulden an der Entstehung des Auffahrunfalls trifft, weil er entweder den nach § 4 Abs. 1 StVO erforderlich gewesenen Sicherheitsabstand zu dem Vordermann B. nicht eingehalten hat oder weil ihm unter Verstoß gegen § 1 Abs. 2 StVO ein Aufmerksamkeitsverschulden anzulasten ist, steht außer Streit. Gleichwohl darf entgegen der Gewichtung des Landgerichts dieser Verursachungs- und Verschuldensbeitrag nicht dazu führen, dass der Kläger nur in Höhe von 10 % seiner Unfallschäden ersatzberechtigt sein soll. Wäre das durch den Zeugen P. gesteuerte Fahrzeug hypothetisch allein mit dem Pkw Opel des Zeugen B. zusammen gestoßen, der ebenso wie der Kläger unstreitig bei Grünlicht in die Unfallkreuzung eingefahren war, wäre für diesen Fall der Beklagte zu 100 % ersatzverpflichtet.

II.

3

4

5

6

7

8

9

10

Der Kläger beanstandet in seiner Rechtsmittelbegründung zu Recht, dass das Landgericht die zu seinen Lasten ausgesprochene Schadensquotierung in Verkennung der einschlägigen Beweislastverteilung vorgenommen hat.

1) 11

Unstreitig war die Einsatzfahrt des Zeugen P. in Begleitung des Notarztes, des Zeugen T., durch eine Notsituation im Sinne des § 38 Abs. 1 Satz 1 StVO veranlasst. Es galt, schwere gesundheitliche Schäden von einer hilfsbedürftigen Person mittels einer Reanimationsmaßnahme abzuwenden. Der zentrale Streitpunkt betrifft die Frage, ob der Zeuge P. seine Einfahrt von der Schützenstraße in die Kreuzung mit der Carnaper Straße nicht nur durch die Betätigung des blauen Blinklichtes des Notarzwagens angekündigt hatte, sondern auch durch den gleichzeitigen Einsatz der akustischen Warnsignale des Einsatzhorns. 12

2) 13

Nur dann, wenn das Einsatzfahrzeug in der beschriebenen Notsituation die optischen und akustischen Warnsignale gleichzeitig von sich gibt, sind gemäß § 38 Abs. 1 Satz 2 StVO die übrigen Verkehrsteilnehmer verpflichtet, sofort freie Bahn zu schaffen. Nur die beiden Warnvorrichtungen in ihrer Simultanverwendung verschaffen das Vorrecht der freien Bahn. Dies gilt auch dann, wenn die Vorfahrtregelung durch Lichtzeichenanlagen getroffen wird (BGH, Urteil vom 17. Dezember 1974, Az.: VI ZR 207/73, Leitsatz – zitiert nach juris; Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 43. Aufl., § 38 StVO, Rdnr. 9 sowie Burmann/Heß/Jahnke/Janker, Straßenverkehrsrecht, 23. Aufl., § 38 StVO, Rdnr. 3 jeweils mit zahlreichen weiteren Rechtsprechungsnachweisen). Die in § 38 Abs. 2 StVO geregelte Verwendung von blauem Blinklicht sieht nach dem Wortlaut der Bestimmung gerade nicht vor, dass alle übrigen Verkehrsteilnehmer dem im Einsatz befindlichen Fahrzeug sofort freie Bahn zu verschaffen haben (OLG Köln, Urteil vom 26. Oktober 1995, Az.: 7 U 52/95, Rdnr. 3 – zitiert nach juris). 14

3) 15

Wegen des Ausnahmecharakters der Regelung des § 38 Abs. 1 StVO trifft den Halter des Einsatzfahrzeuges die Darlegungs- und Beweislast für die Umstände, aus welchen er die Berechtigung herleitet, das sonst bestehende Vorrecht anderer Verkehrsteilnehmer – hier des Zeugen B. sowie des Klägers – zu missachten (Senat, Urteil vom 15. Oktober 2013, Az.: I-1 U 242/12; KG, Urteil vom 31. Mai 2007, Az.: 12 U 129/06, Rdnr. 13 – zitiert nach juris – mit Hinweis auf KG MDR 1997, 1121 sowie weiteren Rechtsprechungsnachweisen). Wie noch darzulegen sein wird, lässt sich entsprechend der im Ergebnis richtigen Beweiswürdigung des Landgerichts und ungeachtet der dagegen seitens des Beklagten vorgebrachten Einwendungen nicht die Feststellung treffen, dass der Zeuge P. bei der Einfahrt in die Unfallkreuzung während der Rotlichtanzeige zusätzlich zu der Funktion des blauen Blinklichtes – wie in § 38 Abs. 1 Satz 1 StVO vorgeschrieben – auch das Einsatzhorn eingeschaltet hatte. 16

III. 17

Der Beklagte dringt nicht mit seinem Einwand durch, dem Führer eines Einsatzfahrzeuges stünden auch dann die Sonderrechte zu, wenn das Fahrzeug weder Horn noch Blaulicht führe oder wenn diese Signale nicht betätigt würden. In der Tat wird eine solche Rechtsansicht vertreten (vgl. die Übersicht bei Hentschel/König/Dauer a.a.O., § 35 StVO, 18

Rdnr. 4 mit Rechtsprechungsnachweisen). Jedoch kann diese Auffassung nicht schematisch auf jede kritische Verkehrssituation übertragen werden, in welche etwa der Fahrer eines Notarztwagens gerät, wenn er auf dem Weg ist, Menschenleben zu retten oder schwere gesundheitliche Schäden abzuwenden.

1) 19

Es versteht sich eigentlich schon von selbst, dass der Fahrer eines Einsatzwagens, der über die in § 38 Abs. 1 Satz 1 StVO vorgeschriebenen optischen und akustischen Warnvorrichtungen verfügt, diese einzusetzen hat, wenn er zur Nachtzeit bei Rotlicht in eine große innerstädtische Kreuzung mit einem erheblichen Gefahrenpotential wegen der naheliegenden Möglichkeit des plötzlichen Auftauchens von bevorrechtigtem Querverkehr einfährt. Unabhängig davon ist Folgendes auszuführen: 20

2) 21

Steht einem notärztlichen Einsatzfahrer – wie im vorliegenden Fall wegen der nicht feststellbaren Betätigung des Einsatzhorns – das Wegerecht des § 38 Abs. 1 Satz 2 StVO nicht zu, so bleibt immer noch die Bestimmung des § 35 Abs. 5 Buchst. a) StVO einschlägig. Danach sind Fahrzeuge des Rettungsdienstes von den Vorschriften der Straßenverkehrsordnung befreit, wenn höchste Eile geboten ist, um Menschenleben zu retten oder schwere gesundheitliche Schäden abzuwenden. Jedoch darf dieses Sonderrecht nach Maßgabe des § 35 Abs. 8 StVO nur unter gebührender Berücksichtigung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung ausgeübt werden. 22

3) 23

Konkret ist das einschränkende Rücksichtnahmegebot eine Amtspflicht, die der Fahrer eines Einsatzwagens gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern zu erfüllen hat. Diese Pflicht hat die Wirkung, dass der Einsatzfahrer kein unbedingtes Vorfahrtrecht verliehen bekommt, sondern nur die Befugnis, grundsätzlich weiter bestehende Vorrechte eines nach den allgemeinen Bestimmungen Vorfahrtberechtigten unter bestimmten Voraussetzungen außer Acht zu lassen (Senat, Urteil vom 25. Juni 2013, Az.: I-1 U 195/12 mit Hinweis auf BGH NJW 1971, 616; so auch OLG Köln, Urteil vom 26. Oktober 1995, Az.: 7 U 52/95, Rdnr. 5 – zitiert nach juris). Der nach den allgemeinen Regeln Vorfahrtberechtigte behält grundsätzlich die ihm zustehende Rechtsposition. Er wird allerdings zu Gunsten der Sonderrechtsfahrer beschränkt. Diese dürfen nur unter Anwendung größtmöglicher Sorgfalt das Vorfahrtrecht eines anderen Verkehrsteilnehmers im Zusammenhang mit der Einsatzfahrt außer Acht lassen (Senat a.a.O. mit Hinweis auf BGH NJW 1975, 648 und weiteren Nachweisen; OLG Köln a.a.O.). Die größtmögliche Sorgfalt, die der Zeuge P. anlässlich seiner Rotlichteinfahrt in die Kreuzung der Schützenstraße mit der Carnaper Straße einzuhalten hatte, machte zwingend nicht nur den Einsatz des optischen Warnsignals mit dem blauen Blinklicht, sondern auch des akustischen Warnsignals in Form des Einsatzhorns erforderlich. 24

a) 25

Nach der Aussage des Zeugen T. verfügte das Fahrzeug neben dem regulären „Elektrohorn“ auch noch über ein „Presslufthorn“ (Bl. 133 d.A.). Dem Zeugen P. standen somit zwei akustische Warneinrichtungen zur Verfügung, von welchen er jedenfalls das „Elektrohorn“ rechtzeitig vor der Rotlichteinfahrt hätte in Funktion setzen müssen. Dass er diese notwendige Vorsicht hat walten lassen, ist nach dem Ergebnis der erstinstanzlichen Tatsachenaufklärung nicht feststellbar. 26

b)	27
Diese Beweissituation muss sich zum Nachteil des Beklagten auswirken. Nach der Darstellung des Zeugen P. fuhr er bei Rotlicht im Zuge der beabsichtigten Überquerung der Carnaper Straße in eine innerstädtische Hauptverkehrsstraße mit einem großen Kreuzungsbereich hinein. Ausweislich der polizeilichen Verkehrsunfallzeichnung treffen in der Kreuzung mehrere Fahrspuren aufeinander. Der Zeuge hat selbst die Notwendigkeit der Kreuzungsquerung „ <i>auch nachts um 3 noch mit Martinshorn</i> “ nachvollziehbar damit begründet, dass „ <i>da Autos sehr schnell häufig aus Richtung Autobahn angefahren kommen</i> “ (Bl. 133 R d.A.). Nicht minder groß war das Gefahrenpotential, welches mit der Annäherung von Verkehrsteilnehmern verbunden war, die auf der Carnaper Straße bei Grünlicht in Richtung Autobahn fuhren, wie etwa der Zeuge B. und eben der Kläger. Ausweislich der polizeilichen Verkehrsunfallskizze kam der durch den Zeugen B. gesteuerte Pkw Opel nur ganz knapp in Höhe des Vorderwagens vor der Front des Notararztfahrzeuges zum Stillstand. Nach der Aussage des Zeugen B. ist er „ <i>auf die Bremse gestiegen... und ... hatte Riesenglück bzw. einen Schutzengel</i> “ (Bl. 162 d.A.).	28
IV.	29
Die Betätigung des Einsatzhorns durch den Zeugen P. bei der Kreuzungseinfahrt lässt sich entsprechend der Beweiswürdigung des Landgerichts nicht feststellen.	30
1)	31
Die knappe räumliche Vermeidung eines Zusammenstoßes im Verhältnis zu dem Pkw Opel war auf den Umstand zurückzuführen, dass der Zeuge B. die seitliche Annäherung des durch den Zeugen P. gesteuerten Einsatzfahrzeugs zu spät bemerkt hatte. Zwar hat der Zeuge B. auch berichtet, der Krankenwagen habe kein Martinshorn an gehabt und er meinte auch, das Blaulicht sei nicht in Funktion gewesen (Bl. 161 d.A.). Die letztgenannte Darstellung steht aber nicht in Übereinstimmung mit dem Inhalt der polizeilichen Verkehrsunfallanzeige. Danach waren sich der Zeuge und der Kläger einig, „ <i>dass der Einsatzwagen zwar sein Blaulicht, nicht jedoch das Horn, eingeschaltet gehabt habe</i> “. Auf Vorhalt hat sich der Zeuge „ <i>nicht mehr ganz sicher</i> “ gezeigt, „ <i>dass der Krankenwagen auch kein Blaulicht an hatte</i> “. Er ist indes nicht von seiner Darstellung abgewichen, „ <i>dass er kein Martinshorn an hatte</i> “ (Bl. 162 d.A.).	32
2)	33
In Übereinstimmung damit steht die schriftliche Zeugenaussage der Beifahrerin des Klägers, der Zeugin H.. Auch diese Zeugin wusste zu berichten, an dem Einsatzwagen sei Blaulicht eingeschaltet gewesen, das Martinshorn habe sie aber nicht gehört (Zuschrift vom 10. Januar 2016; Bl. 157 d.A.). Diese Aussage spricht indiziell für die Annahme, dass die Annäherung des Notarzwagens nicht mit einem akustischen Warnsignal verbunden war. Der Erklärungsversuch des Landgerichts, die Tatsache der Nichtwahrnehmung des Martinshorns durch die Zeugin lasse die Möglichkeit offen, dass die Wahrnehmung bzw. Erinnerung insoweit von dem Unfallgeschehen überlagert sei (Bl. 5 UA; Bl. 171 d.A.), ist nicht überzeugend. Denn ausweislich des Inhaltes der polizeilichen Verkehrsunfallanzeige – darauf ist erneut hinzuweisen -- waren sich bereits an Ort und Stelle der Zeuge B. sowie der Kläger einig, dass der Einsatzwagen „ <i>das Horn nicht eingeschaltet gehabt habe</i> “.	34
3)	35
	36

Der Beklagte kann entgegen seiner Schlussfolgerung in der Berufungserwiderung nichts aus der Bekundung des Zeugen B. vor dem Landgericht für sich herleiten, er könne nicht ausschließen, „dass die vor der Einfahrt in die Kreuzung noch das Horn angemacht haben, weil da ja Fahrzeuge waren, die Platz machen mussten“ (Bl. 162 d.A.). Damit wollte der Zeuge lediglich die Möglichkeit zum Ausdruck bringen, dass bei der Annäherung des Notarzwagens auf dem Streckenabschnitt der Schützenstraße vor der Unfallkreuzung das akustische Warnsignal in Betrieb war, um sich im Hinblick auf dortige Verkehrsteilnehmer freie Durchfahrt zu verschaffen. Was den Kreuzungsbereich mit der Carnaper Straße anbelangt, ist der Zeuge bei seiner früheren Darstellung geblieben, dass kein Martinshorn an war (Bl. 161 R, 162 d.A.).

4) 37

Ob dies tatsächlich der Fall war, vermochte die Polizei am Unfallort nicht aufzuklären. Der Zeuge P. hat ausweislich der Unfallanzeige nach Belehrung keinerlei Angaben zum Sachverhalt gemacht. Der Zeuge T. hat gegenüber der Polizei bekundet, man habe aufgrund eines dringenden medizinischen Notfalls die Schützenstraße unter Inanspruchnahme von Sonder- und Wegerechten befahren. Auch bei seiner Einvernahme durch das Landgericht hat der Zeuge T. wiederholt, man sei mit Sonder- und Wegerechten ausgerückt (Bl. 132 R d.A.). Er hat auf Nachfrage klargestellt, er habe damit die Einschaltung von Blaulicht und Martinshorn zum Ausdruck bringen wollen (Bl. 132 R d.A.). Konkret sei das „Elektrohorn“ durchgehend an gewesen (Bl. 133 d.A.); das Martinshorn sei durchgehend an gewesen – und zwar seit der der Unfallkreuzung vorgelagerten Kreuzung der Schützenstraße mit der Schönebecker Straße (Bl. 133 R d.A.).

5) 39

Die Bekundungen der Zeugen T. sowie P. erscheinen dem Senat nicht weniger plausibel als diejenigen der Zeugen H. und B.. Andererseits erscheint es nicht recht nachvollziehbar, dass bei der Annäherung an die weitläufige Unfallkreuzung während der nicht lärmintensiven Nachtzeit gleich zwei Verkehrsteilnehmern auf der Carnaper Straße aus Fahrtrichtung Stadtmitte die sich seit der Fahrt von der Schönebecker Straße ständig wiederholenden Warnsignale des Einsatzhorns akustisch entgangen sein sollen. Nimmt man die Zeugin H. hinzu, müsste die permanente akustische Warnung sogar bei drei Personen auf taube Ohren gestoßen sein.

6) 41

Nicht überzeugend ist allerdings der gut gemeinte Versuch des Landgerichts, die Divergenz zwischen den beiden Gruppen von Zeugenaussagen mit der Erklärung zu auflösen, es habe nicht geklärt werden können, zu welchem Zeitpunkt das Einsatzhorn abgestellt worden sei, um eine Verständigung des Zeugen P. mit den Fahrern der verunfallten Fahrzeuge zu ermöglichen (Bl. 5 UA; Bl. 176 d.A.). Denn die Aussagen der Zeugen T. sowie P. lassen keinen Zweifel daran, dass das Martinshorn erst nachkollisionär ausgeschaltet worden sein soll, um die Verständigung mit den Unfallbeteiligten zu ermöglichen.

V. 43

Unvereinbar stehen sich auch die Bekundungen der Zeugen T. und P. einerseits sowie der Zeugen H. und B. andererseits gegenüber, was die konkrete Art der Annäherung des Notarzfahrzeuges an die Unfallstelle anbelangt.

45

- 1) 46
- Die erstgenannten Zeugen haben übereinstimmend eine sehr langsame und vorsichtige Einfahrt in die Kreuzung beschrieben. Der Zeuge T. hat sogar geschildert, man habe sich bei Rotlicht „mit Sonder- und Wegerechten vorsichtig in die Kreuzung hinein getastet“ (Bl. 132 R d.A.). Darüber hinaus soll der Zeuge P. nach der Wahrnehmung der rechtsseitigen Annäherung des Pkw Opel des Zeugen B. den Einsatzwagen so frühzeitig kreuzungsmittig zwischen den Verkehrsinseln entsprechend der polizeilichen Unfallzeichnung angehalten haben, dass eigentlich keine Kollisionsgefahr bestanden habe. Gleichwohl konnte der Zeuge B. nach der weiteren Angabe des Zeugen P. den Pkw Opel nur ganz knapp vor dem Notarzwagen zum Stillstand bringen, nämlich mit einem Zwischenraum von allenfalls 2 bis 3 Metern (Bl. 133 R, 134 d.A.).
- 2) 47
- Die Schilderungen der Zeugen T. und P. werfen Zweifelsfragen auf. Wäre der Notarzwagen tatsächlich nach einer vorsichtigen Einfahrt des Hineintastens in den Kreuzungsbereich rechtzeitig so, wie in der polizeilichen Unfallzeichnung dargestellt, zum Stillstand gekommen, ist nicht recht nachvollziehbar, aus welchem Grund sich dann der Zeuge B. überhaupt zu einer Notbremsung mit dem Ergebnis einer knappen räumlichen Vermeidbarkeit eines Zusammenstoßes gezwungen gesehen haben soll. 48
- 3) 49
- Hätte sich eine Kollisionsberührung mit dem Pkw Opel des Zeugen B. eingestellt, spräche der Anschein schuldhafter Unfallverursachung gegen den Zeugen P.. Denn er befand sich vorkollisionär in einer Verkehrssituation, die mit derjenigen eines wartepflichtigen Fahrers vergleichbar war, der gemäß § 8 Abs. 1 Satz 1 und Satz 2 StVO die Vorbeifahrt des vorfahrtberechtigten Zeugen B. hätte ermöglichen müssen. Der Zeuge P. steuerte, wie bereits festgestellt, kein bevorrechtigtes Wegefahrzeug. Die Notwendigkeit der Einleitung einer spontanen Gefahrenbremsung durch den Zeugen B. spricht für die Richtigkeit seiner Bekundung, „dass der Krankenwagen vor der Einfahrt in die Kreuzung nicht noch einmal angehalten oder stark verlangsamt hat“, sondern dass „die da schnell in die Kreuzung eingefahren sind“ (Bl. 162 d.A.). Auch die Darstellung der Zeugin H. lässt den Rückschluss darauf zu, dass der Einsatzwagen sich so schnell auf die durch den Kläger befahrene linke Fahrspur der Carnaper Straße zubewegte, dass er sowohl für den Zeugen B. als auch für den Kläger zu einem plötzlichen seitlichen Hindernis wurde. Nach der Beschreibung der Zeugin soll der Einsatzwagen sogar in Abweichung von der polizeilichen Unfallzeichnung auf der Hälfte der durch den Kläger befahrenen Fahrspur zum Stillstand gekommen sein (Bl. 157 d.A.). 50
- 4) 51
- Selbst wenn der Zeuge P. – zugunsten des Beklagten einmal unterstellt -- bei Rotlicht in die Kreuzung unter Inanspruchnahme der nach § 38 Abs. 1 StVO vorgeschriebenen optischen und akustischen Warnsignale eingefahren wäre, wäre er immer noch gesteigerten Sorgfaltspflichten ausgesetzt gewesen. Denn an einer ampelgeregelten Kreuzung darf der Fahrer eines Einsatzfahrzeugs sein Vorrecht nur ausüben, wenn er sich davon überzeugt hat, dass alle bevorrechtigten Verkehrsteilnehmer sein Fahrzeug wahr genommen und sich auf seine Absicht, die Kreuzung vor ihnen zu überqueren, eingestellt haben (Senat, Urteil vom 15. Oktober 2013, Az.: I-1 U 242/12 mit Hinweis auf BGH NJW 1975, 648 und zahlreichen weiteren Rechtsprechungsnachweisen). Dies war aber im Hinblick auf die glaubhafte 52

Aussage des Zeugen B. eben nicht der Fall, der seiner Darstellung gemäß als Vorfahrtberechtigter nur mit „*Riesenglück*“ eine Kollision mit dem Notarzwagen hatte vermeiden und unstreitig nur knapp vor diesem seinen Pkw hatte anhalten können.

5) 53

Im Ergebnis kann indes die Entscheidung der Tatsachenfrage dahin stehen, ob dem Zeugen P. wegen einer unachtsam schnellen Annäherung an die durch den Zeugen B. und den Kläger befahrene linke Geradeausspur der Carnaper Straße ein unfallursächliches Mitverschulden an der Entstehung des Auffahrunfalls vorzuhalten ist. Allein schon durch die Tatsache der Rotlichteinfahrt in den Kreuzungsbereich war die von dem Notarzwagen des Beklagten ausgegangene Betriebsgefahr nach der vorkollisionären Annäherungssituation erheblich gesteigert, selbst wenn neben dem Blaulicht auch das Martinshorn in Funktion gewesen wäre. Denn der Zeuge P. steuerte das Einsatzfahrzeug seitlich in den bevorrechtigten fließenden Verkehr hinein, der in der Person des Zeugen B. jedenfalls anfänglich noch keine Reaktion auf die möglicherweise auch sehr langsame Rotlichteinfahrt zeigte. Wegen der deutlichen Betriebsgefahrerhöhung des gegnerischen Unfallfahrzeugs ist die durch den Kläger geltend gemachte Anspruchsberechtigung von 50 % seiner Unfallschäden gegeben.

VI. 55

1) 56

Bei der Abwägung aller unfallursächlichen Umstände gemäß §§ 17, 18 StVO kommt es insbesondere darauf an, inwieweit der Schaden vorwiegend von dem einen oder anderen Teil verursacht worden ist. In jedem Fall sind bei der Abwägung nur unstreitig oder zugestandene oder bewiesene Umstände zu berücksichtigen (BGH NJW 2007, 506). Jeder Halter hat dabei die Umstände zu beweisen, die dem anderen zum Verschulden gereichen und aus welchen er die nach der Abwägung für sich günstigen Rechtsfolgen herleiten will (BGH NZV 1996, 231).

2) 58

Außer Zweifel steht, dass der Kläger schuldhaft eine maßgebliche Ursache für die Entstehung des Auffahrunfalls mit der Folge eines Totalschadens an seinem Pkw Ford gesetzt hat. Unter Verstoß gegen die Vorschrift des § 4 Abs. 1 StVO hatte er entweder keinen ausreichenden Sicherheitsabstand zu dem vorausfahrenden Pkw Opel des Zeugen B. eingehalten oder er hat infolge eines Aufmerksamkeitsdefizits entgegen § 1 Abs. 2 StVO nicht rechtzeitig mit einer Abbremsung auf den Anblick des vollverzögerten Fahrzeuges seines Vordermanns reagiert. Trotz des durch die Zeugin H. geschilderten Ausweichversuches konnte der Kläger es nicht mehr verhindern, dass die linke Frontseite des Pkw Ford gegen die rechte Seite des Pkw Opel des Zeugen B. prallte. Gewöhnlich trifft im Falle einer Auffahrkollision den auffahrenden Verkehrsteilnehmer die alleinige Verantwortlichkeit für die dadurch entstehenden Schäden.

3) 60

Zu berücksichtigen ist jedoch, dass bei „Grün“ anfahrende Verkehrsteilnehmer in der Regel darauf vertrauen dürfen, dass der Querverkehr Rotlicht beachten muss und deshalb still steht (Hentschel/König/Dauer a.a.O., § 37 StVO, Rdnr. 15 mit Hinweis auf BGH NZV 1992, 108 und zahlreichen weiteren Rechtsprechungsnachweisen). Je länger der Farbwechsel auf

„Grün“ zurück liegt, umso mehr darf der Durchfahrtberechtigte auf freie Kreuzung vertrauen (Hentschel/König/Dauer a.a.O. mit weiteren Rechtsprechungsnachweisen).

4) 62

Es lässt sich nicht feststellen, dass der Kläger frühzeitig die seitliche Annäherung des Notarzwagens von der Schützenstraße hätte bemerken können. Denn nach dem Ergebnis der Tatsachenaufklärung lässt sich nicht ausschließen, dass das durch den Zeugen P. gesteuerte Einsatzfahrzeug entsprechend der Bekundungen der Zeugen B. und H. ohne jede Unterbrechung so zügig den Kreuzungsbereich in Richtung der durch den Kläger und den Zeugen benutzten Geradeausspur durchfuhr, dass der Kläger noch die Möglichkeit hatte, die optischen Warnsignale rechtzeitig zu bemerken und durch die Einleitung einer Bremsung frühzeitig zu reagieren. Immerhin wurde der Zeuge B. von dem plötzlichen Auftauchen des durch den Zeugen P. gesteuerten Fahrzeuges ebenso überrascht wie der Kläger. 63

5) 64

Denkt man sich die Unfallbeteiligung des Klägers hinweg und nähme man an, es wäre aus der polizeilich wiedergegebenen Stellung der Fahrzeuge heraus zu einem Zusammenstoß der Front des nur mit Blaulicht unterwegs gewesenen Fahrzeuges des Beklagten gegen die linke Seite des Pkw Opel gekommen, so stünde die volle Ersatzverpflichtung des Beklagten gegenüber dem Zeugen B. außer Zweifel. Fährt der Fahrer eines Einsatzfahrzeuges bei einer nächtlichen Einsatzfahrt bei Rotlicht nur mit Blaulicht – und ohne die Betätigung des Einsatzhorns – in eine Kreuzung ein, so trifft ihn bei einem Zusammenstoß mit einem Fahrzeug des Querverkehrs grundsätzlich die volle Haftung (OLG Köln, Urteil vom 26. Oktober 1995, Az.: 7 U 52/95, Orientierungssatz – zitiert nach juris; so auch OLG Naumburg, Urteil vom 21. Juli 2011, Az.: 4 U 23/11, NZV 2012, 277; weitere Rechtsprechungsnachweise bei Grüneberg, Haftungsquoten bei Verkehrsunfällen, 12. Aufl., Rdnr. 79). 65

6) 66

Zwar ist es im Verhältnis zwischen dem Zeugen P. und dem Zeugen B. nicht zu einem Schadensereignis gekommen. Dies ändert indes nichts daran, dass die Rotlichteinfahrt des Notarzwagens die Ursache dafür war, dass sich der Zeuge B. zu einer kollisionsvermeidenden Notbremsung veranlasst sah. Diese Reaktion war wiederum die Ursache für den Auffahrunfall des Klägers. Es steht somit außer Zweifel, dass sich der Betrieb im Sinne des § 7 Abs. 1 StVG des durch den Zeugen P. gesteuerten Fahrzeuges im Wege einer mittelbaren Verursachung, die für den haftungsbegründenden Kausalzusammenhang ausreicht, in dem klagegegenständlichen Kollisionsereignis niedergeschlagen hat. Darüber hinaus war entgegen der Wertung des Landgerichts die von dem Fahrzeug des Beklagten ausgegangene Betriebsgefahr nach den Umständen allein schon wegen der Rotlichteinfahrt ganz deutlich gesteigert. Für den bevorrechtigten Geradeausverkehr auf der Carnaper Straße wurde, wie die Notbremsung des Zeugen B. verdeutlicht, der Einsatzwagen nach der Grünlichteinfahrt zu einem unerwarteten Querhindernis. Im Ergebnis erscheint es deshalb gerechtfertigt, die dem Kläger einerseits sowie dem Beklagten andererseits anzulastenden (mit)haftungsbegründenden Umstände gleich zu gewichten und den Beklagten auf der Rechtsgrundlage der §§ 7, 17, 18 StVG, 249 BGB für verpflichtet zu erklären, die unfallbedingten Vermögenseinbußen des Klägers zu 50 % zu ersetzen. 67

VII. 68

69

1)	
Die ersatzfähigen Schäden sind in der Berufungsinstanz weitgehend unstrittig. Dazu zählen der Kraftfahrzeugschaden mit 2.700 Euro, die Sachverständigenkosten mit 475,10 €, die Aufwendungen für An- und Abmeldung einschließlich eines neuen Kennzeichens mit 75 Euro, ein Nutzungsausfallschaden mit 322 Euro sowie die Kostenpauschale mit 25 Euro. In der Summe stellen sich die ersatzfähigen Positionen auf 3.597,10 €. Der davon durch den Beklagten zu ersetzende hälftige Anteil macht den Saldo von 1.798,55 € aus.	70
2)	71
Im Ergebnis richtig hat das Landgericht entschieden, dass die streitige Position „Restbenzin im Tank, 18 l á 1,50 € ... 27 Euro“ nicht ersatzfähig ist. Dem Kläger ist vorzuhalten, dass er die Entstehung dieser Schadensposition im Sinne eines Mitverschuldens gemäß § 254 Abs. 1 BGB mit der Folge des Wegfalls jeglicher Anspruchsberechtigung selbst zu verantworten hat.	72
a)	73
Durch das Unfallereignis als solches war dem Kläger noch kein Schaden bezüglich des in seinem Fahrzeug noch vorhandenen Treibstoffs entstanden. Das Benzin befand sich weiterhin – wie auch das beschädigte Fahrzeug – in seinem Besitz und Eigentum. Der wirtschaftliche Nachteil trat für den Kläger erst dadurch ein, als er sich aus freien Stücken entschloss, das Unfallfahrzeug für denjenigen Restwert zu veräußern, den der vorgerichtlich eingeschaltete Kfz-Schadensgutachter M. mit 300 Euro als das höchste von drei Restwertangeboten ausgewiesen hatte. Der Kläger macht den Fahrzeugschaden mit 2.700 Euro geltend, was dem gutachterlich in Ansatz gebrachten Wiederbeschaffungswert von 3.000 Euro abzüglich des Restwertes von 300 Euro entspricht.	74
b)	75
In die Ermittlung des Restwertes war der Umstand eines noch verhältnismäßig vollen Tankinhaltes nicht eingeflossen. Denn das Maß der Tankfüllung stellt in der Praxis regelmäßig keinen bestimmenden wertbildenden Faktor für den Fahrzeughandel dar (Senat, Urteil vom 9. Februar 2016, Az.: I-1 U 81/15). Erfahrungsgemäß werden Restwertangebote – sei es auf dem durch den Sachverständigen M. berücksichtigten regionalen Markt, sei es im Internet – von den Restwertaufkäufern ohne Berücksichtigung eines bestimmten Tankinhaltes abgegeben. Deshalb kann entgegen der Wertung des Landgerichts das Fahrzeug des Klägers nicht mit allen Einbauten und Betriebsstoffen als wirtschaftliche Einheit angesehen werden.	76
c)	77
Verbleiben nach einem Totalschadensfall noch überdurchschnittlich große Mengen an Treibstoff im Fahrzeugtank und ist der Geschädigte mit deren unvergüteten Hingabe nicht einverstanden, dann ist es seine Aufgabe, den damit verbundenen wirtschaftlichen Wert selbst zu realisieren (Senat a.a.O.). Eine Realisationsmöglichkeit besteht darin, entweder eigenständig für das Abpumpen des noch vorhandenen Benzins Sorge zu tragen oder Dritte damit zu beauftragen (Senat a.a.O. mit Hinweis auf LG Darmstadt, Urteil vom 24. Juli 1990, Az.: 17 S 388/89). Sollte der Behauptung des Klägers entsprechend der mit einer Fremdbesorgung zu erwartende Kostenaufwand den Sachwert des Resttreibstoffs überstiegen haben, so hätte sich für ihn folgende Verwertungsmöglichkeit angeboten: Er hätte mit dem Käufer des Unfallfahrzeugs separat eine Erhöhung des Kaufpreises	78

