
Datum: 16.09.1998
Gericht: Oberlandesgericht Hamm
Spruchkörper: 32. Zivilsenat
Entscheidungsart: Urteil
Aktenzeichen: 32 U 205/97
ECLI: ECLI:DE:OLGHAM:1998:0916.32U205.97.00

Vorinstanz: Landgericht Siegen, 5 O 345/96

Tenor:

Die Berufung der Klägerin gegen das am 23. Oktober 1997 verkündete Urteil der 5. Zivilkammer des Landgerichts Siegen wird auf ihre Kosten zurückgewiesen.

Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar.

Die Beschwer der Klägerin liegt unter 60.000,- DM.

Entscheidungsgründe:

1

Die Klage ist unbegründet. Der Klägerin steht aus übergegangenem Recht nach § 116 SGB X kein Anspruch aus den §§ 7, 18, 17 StVG in Verbindung mit § 3 PflVG aus dem Verkehrsunfall vom 01.04.1993 gegen den Beklagten zu. Zwar hat der Beklagte für die Betriebsgefahr des holländischen Lkws gemäß § 7 I StVG einzustehen. Dem steht jedoch das grobe Verschulden des Motorradfahrers gegenüber. Die Abwägung nach § 17 StVG ergibt, daß der Haftungsbeitrag des Lkw hinter den Verursachungsbeitrag des Motorrades zurücktritt.

2

Ein Verschulden des LKW-Fahrers ist nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme nicht feststellbar. Der Beklagte hat nur gemäß § 7 I StVG für die Betriebsgefahr des holländischen LKW einzustehen. Im Einzelnen: Der verstorbene Fahrer P. befuhr mit seinem Lkw L. mit Anhänger die rechte Fahrspur der BAB N01 in Höhe des Kilometer N02 in Fahrtrichtung X.. Als er bemerkte, daß ein anderer Lastzug von der Raststätte J. auf die Autobahn auffahren wollte, wechselte er mit seinem Lastzug auf die linke Fahrspur. Nach Beendigung des Fahrspurwechsels fuhr der Zeuge M. mit seinem Krad hinten links auf den LKW-Anhänger. Der Zeuge hatte zuvor einen auf dem linken Fahrstreifen fahrenden Pkw auf der rechten

3

Fahrspur überholt. Beim Vorbeifahren hatte er dem Fahrer des Pkws mit der Hand oder Faust gewunken oder diesem gedroht, dann fuhr er mit überhöhter Geschwindigkeit auf die linke Fahrspur und kollidierte nach einer Bremsung mit dem Anhänger des Lkw.

Von diesem Unfallhergang ist nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme auszugehen. Der unbeteiligte Zeuge N., der auf der BAB in Fahrtrichtung der Unfallbeteiligten mit seinem Pkw fuhr, hat die Entwicklung des sich unmittelbar in seinem Blickfeld entwickelnden Unfallgeschehens beobachtet. Er hat im polizeilichen Ermittlungsverfahren 38 Js 821/93 StA Siegen - die Akten waren Gegenstand der mündlichen Verhandlung vor dem Senat - am 6.7.1993, also zeitnah zum Unfall, ausgesagt, ihn habe ein Pkw auf der linken Fahrspur überholt. Dieser habe eine Geschwindigkeit von ca. 140 km/h gehabt. Der Motorradfahrer habe dieses Fahrzeug dann rechts überholt. Hierbei habe er sich zu diesem umgedreht und mit der „Hand/Faust gewunken/geschimpft“. Dann habe er sich auf der linken Fahrspur vor dem Pkw eingeordnet. Zu diesem Zeitpunkt sei der Lkw bereits auf der linken Spur gewesen. Der Motorradfahrer habe dann offensichtlich die geringe Geschwindigkeit des Motorradfahrers bemerkt und habe eine Vollbremsung vorgenommen. Er sei dann gestürzt. Diese Darstellung hat er bei seiner Vernehmung vor dem Landgericht Kaiserslautern am 19.12.1994 in dem Rechtsstreit 4 O 47/95 LG Kaiserslautern - die Akten waren ebenfalls Gegenstand der mündlichen Verhandlung vor dem Senat - bestätigt. Er hat zum zeitlichen Ablauf hinzugefügt, daß der Motorradfahrer in unmittelbarer Abfolge nach dem Überwechseln auf die Überholspur sein Krad abgebremst habe. Der Abstand zwischen Pkw und LKW habe etwa 100 m, maximal 300 m betragen. Nach seinem Eindruck habe der Motorradfahrer beim Wechseln von der rechten auf die linke Fahrbahn sein Fahrzeug noch einmal beschleunigt. Er, der Zeuge, habe den LKW erst nach dem Unfall gesehen. Diese früheren Angaben hat der Zeuge im Kern auch bei seiner Vernehmung vor dem Landgericht Siegen und bei seiner Vernehmung vor dem Senat bestätigt. Insbesondere hat der Zeuge bekräftigt, daß der Unfall sich zeitlich unmittelbar nach dem Fahrspurwechsel ereignet habe.

4

Diese Darstellung des Unfallzeugen, daß der Unfall sich unmittelbar ereignet hat, nachdem der Kradfahrer den Fahrspurwechsel vollzogen hat, wird durch die Ausführungen des Sachverständigen A. bestätigt. Der Sachverständige hat die Kollisionsgeschwindigkeit des Krades mit 120 bis 150 km/h angenommen. Der Lkw fuhr zu diesem Zeitpunkt zwischen 80 bis 85 km/h. Er hat die Unfalldarstellung des Kradfahrers, daß der Lkw das bereits längere Zeit auf der linken Fahrspur fahrende Krad beim Fahrspurwechsel übersehen habe, nur als plausibel angesehen, wenn der Kradfahrer vor der Kollision über eine längere Zeitdauer spurlos stark verzögert hätte. Dieser Ablauf ist aber durch die Wahrnehmung des Zeugen N. ausgeschlossen. Der Zeuge hat zweifelsfrei von Anfang an ausgesagt, daß der Unfall sich alsbald nach dem Fahrspurwechsel des Krades ereignet hat. Insoweit hat der Senat keinen Zweifel, daß der Zeuge, der die Entwicklung der Unfallsituation beobachtete und bereits vor dem Unfall auf den Kradfahrer aufmerksam geworden war, zuverlässig den zeitlichen Zusammenhang wahrgenommen hat. Soweit der Zeuge bei seiner Vernehmung vor dem Senat bekundet hat, daß der Abstand zwischen dem Krad und Lkw zwischen 100 und 300 m gelegen haben könnte, als er auf die linke Fahrspur aufgefahren gewesen sei, waren diese Angaben erkennbar vage, während er in seiner Aussage über die zeitliche Verknüpfung der Verkehrsvorgänge sicher war. Dieser Geschehensablauf ist darüber hinaus auch von dem Sachverständigen A. als plausibel bewertet worden: Der Kradfahrer habe nach dem Überholen des vorausfahrenden Fahrzeuges auf der rechten Fahrspur spät auf den annähernd gleichzeitig die Fahrspur wechselnden Lkw reagiert, weil er durch die Beschäftigung mit dem überholten Pkw, indem er sich diesem zuwandte und ihm zuwinkte oder sogar drohte, abgelenkt war. Diese Darstellung entspricht den Beobachtungen des Zeugen N.. Danach ist der Senat davon überzeugt, daß der Kradfahrer zu dem Pkw-Fahrer,

5

den er rechts überholte, gestikuliert und nicht den nach links ziehenden Lkw bemerkte. Auf Grund seiner hohen Geschwindigkeit konnte er, als er das Hindernis vor sich auf der linken Fahrspur sah, sein Krad nicht mehr rechtzeitig herunterbremsen.

Bei diesem Unfallablauf läßt sich ein Verschulden des zwischenzeitlich verstorbenen Lkw-Fahrer P. nicht feststellen. In Frage käme allein, daß er beim Fahrspurwechsel den sich von hinten nähernden Kradfahrer hätte erkennen können. Dies ist jedoch nicht feststellbar. Er selbst hat im polizeilichen Ermittlungsverfahren 38 Js 821/93 StA Siegen ausgesagt, daß er vor dem Fahrspurwechsel in den linken Spiegel gesehen und in einiger Entfernung mehrere Pkw wahrgenommen habe. Er habe den linken Fahrtrichtungsanzeiger betätigt und sei dann auf die linke Fahrspur gefahren. 5 bis 10 Sekunden später habe er einen Anstoß am Anhänger bemerkt. Diese Einlassung des Lkw-Fahrers, daß er den Kradfahrer vor dem Spurwechsel nicht bemerkt hat, ist nicht zu widerlegen. Der Sachverständige A. hat vor dem Senat ausgeführt, daß es sich nicht feststellen lasse, ob der Lkw-Fahrer beim Blick in den Rückspiegel den Kradfahrer sehen und annehmen konnte, daß dieser den auf der linken Fahrspur benutzenden Pkw rechts überholen und dann auf die linke Fahrspur wechseln wollte. Der Lkw-Fahrer habe den die rechte Fahrspur benutzenden Kradfahrer überhaupt nur dann wahrnehmen können, wenn dieser links zur Mittellinie hin orientiert die rechte Fahrspur benutzt hätte. Nur dann hätte er im linken Rückspiegel den Kradfahrer sehen können. Wo der Kradfahrer tatsächlich gefahren ist, läßt sich jedoch nicht aufklären. Der Zeuge N. konnte hierzu keine verlässlichen Angaben machen. Soweit der Zeuge M. bekundet hat, er sei bereits auf der linken Fahrspur gewesen, als der Lkw des P. noch 400 - 500 Meter entfernt gewesen sei, ist diese Darstellung durch das Ergebnis der Beweisaufnahme widerlegt.

6

Danach ist festzustellen, daß ein schuldhaftes Verhalten des Lkw-Fahrers nicht beweisbar ist. Der Beklagte hat jedoch für die Betriebsgefahr des Lkw einzustehen, da es nach den Ausführungen des Sachverständigen A. vor dem Senat nicht ausgeschlossen werden kann, daß der Lkw-Fahrer den mit hoher Geschwindigkeit fahrenden Kradfahrer und dessen Ansatz zum Ausscheren erkennen konnte. Ein optimaler Verkehrsteilnehmer hätte die Annäherung des Krades unter Umständen vorhersehen und vermeiden können (§ 7 II StVG).

7

Demgegenüber hat der Zeuge M. den Verkehrsunfall verschuldet. Er hat den vor ihm fahrenden Pkw grob verkehrswidrig rechts überholt, ist mit einer überhöhten Geschwindigkeit von der rechten auf die linke Fahrspur gewechselt und ist mangels der erforderlichen Aufmerksamkeit auf den vor ihm fahrenden Lkw aufgefahren (Verstoß gegen die §§ 5, 7 V, 3, 1 II StVO). Die Klägerin hat auch in der Berufungsinstanz den Verschuldensbeitrag des Kradfahrers nicht mehr in Frage gestellt.

8

Danach ist nach § 17 StVG abzuwägen, inwieweit der Verkehrsunfall von dem einen oder anderen Teil verursacht worden ist. Auf Seiten des Kradfahrers steht dessen verkehrswidriges schuldhaftes Verhalten und die Betriebsgefahr des Krades. Der Beklagte haftet für die Betriebsgefahr des Lkw mit Anhänger. Die Abwägung führt dazu, daß im Hinblick auf das als grobes Verschulden zu wertenden Verhalten des Kradfahrers der Haftungsbeitrag des Lkw zurücktritt.

9

Die Nebenentscheidungen beruhen auf §§ 91, 708 Ziffer 10 ZPO.

10

Die Beschwerde ist gemäß § 540 ZPO festgesetzt.

11

