
Datum: 27.01.1998
Gericht: Oberlandesgericht Hamm
Spruchkörper: 9. Zivilsenat
Entscheidungsart: Urteil
Aktenzeichen: 9 U 152/97
ECLI: ECLI:DE:OLGHAM:1998:0127.9U152.97.00

Vorinstanz: Landgericht Münster, 11 O 183/96

Tenor:

Die Berufung des Klägers gegen das am 1. Juli 1997 verkündete Urteil des Einzelrichters der 11. Zivilkammer des Landgerichts Münster wird zurückgewiesen.

Auf die Berufung des beklagten Landes wird - unter Zurückweisung des weitergehenden Rechtsmittels - das vorgenannte Urteil abgeändert und wie folgt neu gefaßt:

Die Klage wird abgewiesen.

Von den Kosten des Rechtsstreits tragen der Kläger 4/5 und das beklagte Land 1/5.

Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar.

Es beschwert den Kläger in Höhe von 4.535,20 DM und das beklagte Land um 1.133,80 DM.

-
- | | |
|--|---|
| (Von der Darstellung des Tatbestandes wird gem. § 543 Abs. 1 ZPO abgesehen.) | 1 |
| Entscheidungsgründe: | 2 |
| Die Berufung des Klägers ist unbegründet, während das Rechtsmittel des beklagten Landes teilweise Erfolg hat. Die Haftung für die Folgen des Verkehrsunfalls vom 00.09.1994 trifft zu 3/4 den Kläger und zu 1/4 das beklagte Land. Im Hinblick auf die von dem beklagten Land hilfsweise erklärte Aufrechnung mit den eigenen Schadensersatzansprüchen kommt dies im | 3 |

Tenor lediglich in der Kostenentscheidung zum Ausdruck. Der Anspruch des Klägers auf Zahlung von Schadensersatz in Höhe von 1.133,80 DM (§§ 7 Abs. 1, 17 Abs. 1 StVG) ist durch die hilfsweise erklärte Aufrechnung des beklagten Landes erloschen.

- I. 4
- Die Betriebsgefahr des Fahrzeugs des Klägers war durch einen schuldhaften Verkehrsverstoß des Fahrers - des Zeugen S. - erhöht. Der Zeuge hat sich der Unfallstelle mit einer Ausgangsgeschwindigkeit von 70 - 75 km/h genähert. Angesichts der für ihn erkennbaren Verkehrssituation hätte er jedoch höchstens eine Geschwindigkeit von etwa 50 km/h einhalten dürfen. 5
- Bei einer Geschwindigkeit von 50 – 55 km/h hätte er - wie sich aus dem überzeugenden Gutachten des Sachverständigen L. ergibt - den Unfall vermeiden können. 6
- Die Verpflichtung, eine Geschwindigkeit von etwa 50 km/h nicht zu überschreiten, ergab sich aus §§ 38 Abs. 1, 1 Abs. 2 StVO. Nach § 38 Abs. 1 StVO müssen alle übrigen Verkehrsteilnehmer gegenüber einem Wegerechtsfahrzeug, bei dem Blaulicht und Martinshorn in Funktion sind, "sofort freie Bahn ... schaffen". Das bedeutet, daß alle Fahrzeuge beiseite oder rechts heran oder scharf rechts ganz langsam fahren und ggf. anhalten müssen, bis sie beurteilen können, ob sie das Wegerechtsfahrzeug behindern, auch wenn dieses noch nicht sichtbar ist (Jagusch/ Hentschel, Straßenverkehrsrecht, 34. Aufl., § 38 StVO Rdn. 11). Die Verkehrsteilnehmer müssen sich durch Herabsetzen der Geschwindigkeit darauf einrichten, notfalls auf kürzeste Entfernung anhalten zu können. Im übrigen hängt von den Umständen des Einzelfalls ab, auf welche Weise dem Einsatzfahrzeug freie Bahn zu schaffen ist (OLG Düsseldorf NZV 1992, 489). 7
- Solange der Zeuge S. den Bereich, dem sich das Polizeifahrzeug näherte, nicht übersehen konnte, durfte er schon deshalb jedenfalls nicht mit einer Geschwindigkeit von über 50 km/h fahren, weil er noch nicht beurteilen konnte, ob er das Einsatzfahrzeug behindern würde. Der Zeuge S. hat das Martinshorn entsprechend frühzeitig wahrgenommen. Nach seiner glaubhaften Aussage vor dem Senat hat er das Einsatzhorn bereits gehört, bevor er den Fußgänger über die Straße laufen sah. 8
- Sobald der Zeuge S. den Bereich der Bushaltestelle einsehen konnte, mußte er die gesamte Verkehrssituation beobachten. Das bedeutet, daß er bei der Einrichtung seiner Fahrweise auch das Verhalten des Fußgängers berücksichtigen mußte. Zwar ist dem Kläger zuzugeben, daß der Polizeiwagen - bezogen auf den Fahrzeugverkehr - freie Fahrt hatte. Es mag auch sein, daß von dem Fahrzeug des Klägers zu keinem Zeitpunkt eine konkrete Gefahr für den Fußgänger K. ausging. Da der Fußgänger sich (noch) nicht auf der Spur befand, auf der das Polizeifahrzeug herannahte, war auch nicht zu erwarten, daß der Fußgänger diese Spur „freimachen“ würde. Die hierauf gestützte Argumentation des Klägers verkennt aber bereits, daß mit einem Zurücklaufen des Fußgängers gerechnet werden mußte. Ein solches Verhalten tritt häufig als Schreckreaktion bei Fußgängern auf, die erkennen, daß sie sich beim Überqueren der Fahrbahn in Gefahr begeben haben. Jedenfalls mußte der Zeuge S. ab dem Zeitpunkt, in dem er erkannte, daß der Fußgänger K. die Fahrbahn überqueren würde, mit einer gefährlichen Entwicklung rechnen. Tatsächlich hat sich der Zeuge S. - wie er es vor dem Senat bekundet hat – „gewundert“, aus welchem Grund der Fußgänger über die Fahrbahn lief, obwohl auch er das Martinshorn hätte hören müssen. Der Zeuge durfte sich in dieser Situation nicht mit der Überlegung beruhigen, daß er selbst den Fußgänger wahrscheinlich nicht gefährden würde, wenn dieser seinen Weg kontinuierlich fortsetzte. Der Zeuge durfte deshalb nicht erst dann reagieren, als er die Schleuderbewegung des 9

Polizeifahrzeugs erkannte. Er hätte vielmehr eine Geschwindigkeit von 50 km/h nicht überschreiten dürfen und schon dann bremsen müssen, als er sah, daß der Fußgänger begann, die Fahrbahn zu überqueren.

In diesem Fall wäre es nicht zu dem Unfall gekommen. Selbst bei einer Geschwindigkeit von 75 km/h hätte der Zeuge S. mittels einer Vollbremsung die Kollision mit dem Polizeiwagen noch vermeiden können. Dies ergibt sich aus dem Gutachten des Sachverständigen L.. Danach mußte der Zeuge ca. 3,7 bzw. 3,8 Sekunden vor der Kollision bemerken, daß der Fußgänger die Fahrbahn überquerte. 3 Sekunden vor dem Unfall war der Zeuge noch 50 m von dem Kollisionspunkt entfernt; diese Strecke hätte auch bei einer Geschwindigkeit von 75 km/h noch ausgereicht, um das Fahrzeug des Klägers rechtzeitig anzuhalten. 10

Der Senat braucht nicht zu entscheiden, ob in dieser Situation die soeben dargestellten Anforderungen an das Verhalten des Zeugen S. aus § 38 Abs. 1 StVO oder aus § 1 Abs. 2 StVO herzuleiten sind; für die Entscheidung des vorliegenden Falles kommt es darauf nicht an. 11

Der Zeuge hat den genannten Anforderungen nicht genügt. Daß er sich der Unfallstelle mit einer Ausgangsgeschwindigkeit von etwa 75 km/h genähert und erst dann gebremst hat, als er den beginnenden Schleudervorgang des Polizeifahrzeugs wahrnahm, ergibt sich sowohl aus den Feststellungen des Sachverständigen L. als auch aus der Aussage des Zeugen S. selbst; die betreffenden Erklärungen stimmen insoweit praktisch vollständig überein. 12

II. 13

Demgegenüber ist dem Fahrer des Polizeifahrzeugs kein schuldhafter Verkehrsverstoß vorzuwerfen. 14

Zwar hat der Fahrer, der Zeuge B., selbst ausgesagt, er habe den Fußgänger K. bewußt erst wahrgenommen, als er sich auf seiner - des Zeugen B. - Fahrspur befunden habe. Danach steht aber nicht mit der erforderlichen Sicherheit fest, daß der Zeuge B. zu spät reagiert hat. Er selbst hat seiner Aussage einschränkend hinzugefügt, er könne nicht mehr sagen, ob er vielleicht doch schon reagiert habe, als der Fußgänger hinter dem Bus her gekommen sei. Ins Gewicht fällt insbe sondere der Hinweis des Sachverständigen L., es entspreche seiner Erfahrung - auch aus der Zusammenarbeit mit Verkehrspsychologen -, daß Verkehrsteilnehmer in einzelnen Fällen den Zeitpunkt ihres Handelns in ihrer Aussage als den Reaktionspunkt darstellen. 15

Dies kommt hier nicht nur als theoretische Denkmöglichkeit in Betracht. Vielmehr liegt eine Erklärung der Aussage in diesem Sinn sogar nahe. Nur unter dieser Voraussetzung nämlich lassen sich die Angaben des Zeugen B. in Übereinstimmung mit den glaubhaften Bekundungen sowohl des Zeugen S. als auch des neutralen Zeugen D. bringen, der Fußgänger sei über die Fahrbahn gelaufen. Der Sachverständige L. hat gut nachvollziehbar dargelegt, daß anderenfalls eine sinnvolle Verknüpfung mit den aufgrund der objektiven Spuren feststehenden Tatsachen nicht möglich ist. 16

Andere Anhaltspunkte für ein schuldhaftes Fehlverhalten des Zeugen B. sind nicht ersichtlich. Eine Überschreitung der damals im Unfallbereich zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h ist dem Zeugen nicht nachzuweisen. Der Sachverständige ist zu einem Wert von 100 - 110 km/h gekommen. Im übrigen wäre gemäß §§ 35, 38 StVO auch eine Geschwindigkeit von 110 km/h gerechtfertigt gewesen, weil der Polizeiwagen sich auf einer Einsatzfahrt befand. 17

Allerdings war der Unfall für den Zeugen B. nicht unabwendbar im Sinne von § 7 Abs. 2 StVG.. Ein idealer Fahrer hätte angesichts des haltenden Busses die Geschwindigkeit seines Fahrzeugs unter 100 km/h herabgesetzt. Die Möglichkeit, daß ein Fahrgast des Busses - wie es hier geschehen ist - ohne Rücksicht auf den Verkehr die Straße überquert, liegt nicht fern. Dies zeigt sich schon daran, daß der Gesetzgeber die Regelung des § 20 StVO geschaffen hat. In einer solchen Situation muß jedenfalls ein idealer Fahrer damit rechnen, daß sein Fahrzeug bei einer Reaktion auf das Verhalten des Fußgängers instabil wird und so den Gegenverkehr gefährden kann.	18
Daß der Zeuge B. den danach an ihn zu stellenden Anforderungen genügt hat, ist nicht bewiesen. Dies geht zu Lasten des beklagten Landes, da im Rahmen des § 7 Abs. 2 StVG der Halter für diejenigen Tatsachen beweispflichtig ist, aus denen sich die Unabwendbarkeit des Unfalls ergeben soll.	19
Die Entscheidung enthält an dieser Stelle ein Bild oder eine Grafik.III.	20
Die Abwägung der beiderseitigen Mitverursachungsanteile gemäß § 17 Abs. 1 StVG ergibt eine Verteilung der Haftung im Verhältnis von 3 : 1 zu Lasten des Klägers.	21
Gegenüber der durch das verkehrswidrige Verhalten des Zeugen S. erhöhten Betriebsgefahr des Fahrzeugs des Klägers tritt die Betriebsgefahr des Polizeiwagens nicht zurück.	22
Für die Bemessung der Haftungsanteile fällt zunächst ins Gewicht, daß das Verschulden des Zeugen S. nicht gravierend ist. So gehen beide Parteien im vorliegenden Fall davon aus, daß der Fußgänger K. die eigentliche Ursache für den Unfall gesetzt hat. Der Schwerpunkt des Vorwurfs gegen den Zeugen S. betrifft demgemäß lediglich seine Reaktion auf das Fehlverhalten des Fußgängers K. Demgegenüber ist die Betriebsgefahr des Polizeifahrzeugs mit 25 % anzusetzen, da es außer Kontrolle geraten war und sich mit hoher Geschwindigkeit über die Gegenfahrspur bewegte.	23
IV.	24
Da der Kläger 1/4 des ihm entstandenen Schadens ersetzt verlangen kann, beträgt seine Ersatzforderung 1.133,80 DM. Unstreitig beläuft sich der ihm insgesamt entstandene Schaden auf 4.535,20 DM.	25
Der Ersatzanspruch des Klägers ist jedoch durch die hilfsweise erklärte Aufrechnung des beklagten Landes gemäß §§ 387, 389 BGB erloschen. Die Gegenforderung des beklagten Landes übersteigt die Klageforderung, da das Land 3/4 des ihm unstreitig entstandenen Schadens in Höhe von 23.300,00 DM ersetzt verlangen kann.	26
Die Kostenentscheidung beruht auf §§ 92 Abs. 1, 97 Abs. 1 ZPO.	27
Die Entscheidung enthält an dieser Stelle ein Bild oder eine Grafik.Dabei hat der Senat die Erhöhung des Streitwerts gemäß § 19 Abs. 1 S. 2 GKG berücksichtigt. Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit ergibt sich aus §§ 708 Nr. 10, 713 ZPO.	28