

---

**Datum:** 18.02.1999  
**Gericht:** Oberlandesgericht Hamm  
**Spruchkörper:** 27. Zivilsenat  
**Entscheidungsart:** Urteil  
**Aktenzeichen:** 27 U 290/98  
**ECLI:** ECLI:DE:OLGHAM:1999:0218.27U290.98.00

---

**Vorinstanz:** Landgericht Essen, 4 O 431/96

---

**Tenor:**

Auf die Berufung der Beklagten wird - unter Zurückweisung des weitergehenden Rechtsmittels - das am 18. Juni 1998 verkündete Urteil der 4. Zivilkammer des Landgerichts Essen insoweit abgeändert, als die Beklagten verurteilt sind, als Gesamtschuldner an die Klägerin mehr als 18.738,04 DM nebst 4 % Zinsen seit dem 18. Juni 1996 zu zahlen.

Wegen des Mehrbetrages von 10,00 DM wird die Klage abgewiesen.

Die Kosten des Rechtsstreits werden den Beklagten auf-erlegt.

Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar.

---

**Tatbestand:**

Die Klägerin nimmt die Beklagten aus einem Verkehrsunfall am 11. April 1996 um 10.45 Uhr in Anspruch, als ihr Geschäftsführer J mit ihrem Pkw Daimler Benz E 230/1995 in B den O-Ring in Richtung H-Straße befuhr und im Bereich der Kreuzung O-Ring/H-Straße mit dem von dem Beklagten zu 2) gehaltenen Lkw Daimler Benz 1628 LS mit Auflieger (Sattelanhänger) zusammenstieß, der bei dem Beklagten zu 3) haftpflichtversichert war. Der Lastkraftwagen befand sich auf einer Prüfungsfahrt und wurde von dem Zeugen T1 als

1

2

Prüfling gelenkt, begleitender Fahrlehrer war der Beklagte zu 1), während sich der Zeuge L als TÜV-Prüfer im Lkw befand.

Die Klägerin hat behauptet, ihr Geschäftsführer habe an der Kreuzung nach links abbiegen wollen und sich dazu bereits in der Linksabbiegerspur eingeordnet gehabt, wobei er wegen der roten Lichtzeichenanlage als zweites Fahrzeug habe halten müssen. Rechts neben ihm habe der vom Zeugen T1 gelenkte Lkw gestanden. Nachdem die Ampel auf Grün geschaltet sei, sei ihr Geschäftsführer nur bis zur Sichtlinie vorgezogen, weil er entgegenkommenden Verkehr habe passieren lassen müssen. Der Lkw sei beim Abbiegen nach rechts in die H-Straße links herübergezogen worden, wobei der Auflieger ausgeschwenkt sei und die rechte Heckseite ihres Pkw beschädigt habe. Ihr Geschäftsführer habe den Unfall nicht verhindern können, da ihm verkehrsbedingt ein weiteres Ausweichen nicht möglich gewesen sei. Ihren Gesamtschaden hat sie mit 18.748,04 DM beziffert, wobei auf Nutzungsausfallentschädigung für die Zeit vom 11. April bis zum 7. Mai 1996 2.775,00 DM entfallen. 3

Die Beklagten haben demgegenüber behauptet, daß der Zeuge T1 nach rechts unter Beachtung des möglichen Nachfolgeverkehrs eingebogen sei, wobei der Lkw auch beim Abbiegen in seiner Spur geblieben sei. Weder hinter noch links neben dem Lkw habe sich ein anderes Fahrzeug befunden. Da die Linksabbiegerspur beim Beginn des Rechtsabbiegevorgangs des Sattelzuges frei gewesen sei, könne der Unfall nur darauf beruhen, daß sich der Mercedes Pkw nach Beginn des Abbiegevorgangs von hinten genähert habe und wegen eines Lenkfehlers den Lkw berührt habe. Der Höhe nach haben die Beklagten den Nutzungsausfall sowie die Länge der reparaturbedingten Ausfallzeit bestritten. 4

Das Landgericht hat den Geschäftsführer der Klägerin J sowie den Beklagten zu 1) angehört, die Zeugen L und T1 uneidlich vernommen und ein schriftliches Sachverständigengutachten des T2 eingeholt, das der M mündlich erläutert hat. Sodann hat es der Klage stattgegeben aus im wesentlichen folgenden Gründen: Der Unfall beruhe allein auf einem Fahrfehler des Beklagten zu 1). Es sei dem Sachverständigen T2 zu folgen, wonach das Schadensbild belege, daß der Lkw im Kollisionszeitpunkt das schnellere der beiden Fahrzeuge gewesen sei und es aus technischer Sicht nachvollziehbar sei, daß der Pkw zum Kollisionszeitpunkt gestanden habe. Da auch bei normalen Abbiegevorgängen die hintere linke Unterfahrschutzhecke des Lkw bis zu 65 cm in die Linksabbiegefahrspur des Pkw hineinschwenken könne, resultiere die Kollision aus diesem Ausschwenkvorgang. Den Zeugen könne nicht gefolgt werden, da diese als Unfallbeteiligte nicht neutral seien. Der Beklagte zu 2) habe den Prüfling nicht nach rechts abbiegen lassen dürfen, während der Unfall für den Geschäftsführer der Klägerin ein unabwendbares Ereignis gewesen sei. Die Einwendungen der Beklagten zur Höhe hat das Landgericht nicht durchgreifen lassen. Die Reparaturdauer sei durch die Vorlage einer Bescheinigung der Reparaturwerkstatt, wonach Kotflügel und Abschlußblech am 12. April 1996 bestellt, aber erst am 24. April 1996 geliefert worden seien, bewiesen. Die Klägerin könne nach der Nutzungsausfalltabelle abrechnen, da die Beklagten ihre Behauptung, das Fahrzeug sei nur für ihren Geschäftsführer bestimmt gewesen, nicht bestritten habe. 5

Hiergegen richten sich die Beklagten mit der Berufung, soweit sie zu Schadensersatz zu mehr als 1/3 verurteilt worden sind. Sie rügen, daß das Landgericht den Aussagen der Zeugen T1 und L ohne Prüfung der Aussage oder des Aussageverhaltens von vornherein keinen Wert beigemessen habe. Außerdem habe das Landgericht übersehen, daß die Aussagen der Zeugen dem Ergebnis der technischen Begutachtung nicht widersprechen. Bei einer Gesamtschau des Beweisergebnisses könne sich der Unfall nur so ereignet haben, daß sich der Geschäftsführer der Klägerin während des Anfahrvorgangs des Sattelzugs von 6

hinten genähert habe, links an diesem vorbeigefahren und dann am Kollisionsort stehengeblieben sei. Sodann sei es zur Kollision gekommen, als das Heck des Sattelzuges während des Abbiegevorgangs nach links ausgeschwenkt sei. Deshalb sei von einer überwiegenden Verursachung durch den Geschäftsführer der Klägerin auszugehen, so daß unter Berücksichtigung der Betriebsgefahr des Lkw von einer Haftungsverteilung von 2/3 zu 1/3 zu Lasten der Klägerin auszugehen sei. Nutzungsausfall könne die Klägerin nur für 10 Tage verlangen, da eine verzögerte Reparatur nicht zu einer höheren Nutzungsausfallentschädigung führen könne.

Die Beklagten beantragen, 7

abändernd 8

die Klage abzuweisen, soweit sie zur Zahlung eines über 5.691,01 DM hinausgehenden Betrages nebst Zinsen verurteilt worden sind. 9

Die Klägerin beantragt, 10

die Berufung zurückzuweisen. 11

Sie verteidigt die angefochtene Entscheidung. 12

Wegen der weiteren Einzelheiten der Berufungserwiderung und des Vorbringens der Parteien im übrigen wird auf den Inhalt der gewechselten Schriftsätze nebst Anlagen Bezug genommen. 13

Der Senat hat den Beklagten zu 1) als Partei nach § 141 ZPO angehört und die Zeugen T1 und L uneidlich als Zeugen vernommen. Der Sachverständige T2 hat sein Gutachten mündlich vor dem Senat erläutert. Wegen des Ergebnisses der Parteienanhörung und der Beweisaufnahme wird auf den Berichterstattevermerk zur Senatssitzung verwiesen. 14

**Entscheidungsgründe:** 15

Die Berufung der Beklagten ist ganz überwiegend unbegründet. Zutreffend hat das Landgericht Schadensersatzansprüche der Klägerin aus den §§ 7, 17, 18 StVG, 823 BGB, 3 PflVG gegenüber den Beklagten aus Anlaß des Verkehrsunfalles vom 11. April 1996 bejaht. Die Berufung der Beklagten hat allein hinsichtlich eines Betrages von hauptsächlich 10,00 DM Erfolg. 16

Zwar kann keiner der Unfallbeteiligten den Nachweis der Unabwendbarkeit nach § 7 Abs. 2 StVG führen, und es bedarf daher der haftungsbestimmenden Abwägung nach § 17 Abs. 1 StVG. Diese ergibt jedoch, daß der Unfall so deutlich überwiegend von dem Beklagten zu 1) fahrlässig verursacht worden ist, daß demgegenüber der auf seiten der Klägerin allein zu berücksichtigenden Betriebsgefahr ihres Pkw Daimler Benz kein haftungsbegründendes Eigengewicht zukommt. 17

1. 18

Dem Beklagten zu 1), der als begleitender Fahrlehrer nach § 3 Abs. 2 StVG als Führer des Lkw gilt, fällt ein schuldhafter Verstoß gegen seine Verpflichtung zur Last, den Fahrschüler ständig zu beobachten und erforderlichenfalls sofort einzugreifen, um den Verkehr vor Schäden durch Prüfungs- und Übungsfahrten zu bewahren. Aufgrund seiner Verantwortlichkeit für die Führung des Fahrschulfahrzeugs hatte er die Fahrweise des 19

Zeugen T1 sorgfältig zu überwachen, um korrigierend eingreifen zu können, wenn dies die Fahrweise des Prüflings erforderte (vgl. OLG Düsseldorf, NJW-RR 1988, 24, 25). Nach der in der Berufungsinstanz wiederholten und ergänzten Beweisaufnahme ist der Senat, ebenso wie bereits das Landgericht, davon überzeugt, daß der Unfall darauf beruht. Der Beklagte zu 1) hat es in vorwerfbarer Weise unterlassen, vor dem von dem Zeugen T1 durchgeführten Abbiegevorgang nach rechts unmittelbar vor dem Abschwenken des Führerhauses sich selbst durch einen Blick in den Außenspiegel davon zu vergewissern, daß die linke Fahrspur frei war. Das war erforderlich, weil der von dem Zeugen T1 gelenkte Lkw aufgrund seiner technischen Vorrichtungen - konstruktionsbedingt beschreiben selbstlenkende Hinterachsen, wie sie hier eingebaut war, einen größeren Abbiegeradius als starre Hinterachsen - beim Abbiegen nach rechts notwendigerweise einen Teil der links neben ihm befindlichen Fahrspur in Anspruch nimmt. Wie der Sachverständige T2 durch einen Versuch mit dem Original-Lkw und Sattelaufleger an der Unfallstelle mittels eines weißen Kreide versprühenden Farbschußgerätes festgestellt hat, beschreibt das mit einem Unterfahrschutz versehene hintere linke Ende des vom Beklagten zu 1) geführten Lkw beim Rechtsabbiegen eine nach links ausscherende Bahnkurve, die bis zu 65 cm in die Linksabbiegefahrspur hineinragt. Daß dergleichen Verkehrsteilnehmer auf dem Nachbarfahrstreifen gefährden möchte, liegt auf der Hand.

Aufgrund der Beweisaufnahme steht indes fest, daß der Zeuge T1 es an dieser unerlässlichen 20  
Rückschau hat fehlen lassen und daß der Beklagte zu 1) pflichtwidrig nicht korrigierend eingegriffen hat. Der Senat verkennt nicht, daß die Darstellung des Beklagten zu 1), sowohl er wie auch der Zeuge T1 hätten ihrer Rückschaupflicht genügt, durch die Zeugen T1 und L bestätigt worden ist. So hat der Zeuge T1, der als Prüfling auf der Prüfungsfahrt für die Führerscheinklasse 2 den Lkw lenkte, bekundet, daß er sich durch einen Blick in den linken Außenspiegel und durch das von ihm geöffnete Seitenfenster vergewissert habe, daß sich links vom Lkw kein Pkw befand. Auch der Zeuge L, der sich als amtierender TÜV-Prüfer im Lkw befand, hat ausgesagt, daß auch er sich durch einen Blick in den linken Außenspiegel davon überzeugt habe, daß die linke Fahrspur frei war. Ferner habe er darauf geachtet, daß der Zeuge T1 als Prüfling gleiches tat. Gleichwohl ist der Senat davon überzeugt, daß sowohl der Zeuge T1 wie auch der Beklagte zu 1) das auf der linken Fahrspur befindliche Fahrzeug der Klägerin übersehen haben. Denn wie der Sachverständige T2, dessen Sachkunde außer Frage steht, in der Berufungsverhandlung im einzelnen dargelegt hat, war zwischen dem Augenblick des Anfahrens bis zum Abschwenken des Führerhauses nach rechts eine Zeitspanne von 8 sec. verstrichen, an die sich eine weitere Zeitspanne von 2 sec. bis zum Kollisionszeitpunkt anschloß. Allein in diesen 2 sec. bestand für den Zeugen T1 wie für den Beklagten zu 1) aufgrund des nach rechts schwenkenden Führerhauses keine Möglichkeit, den Verkehr links neben dem Lkw zu beobachten. Diese Zeitspanne ist jedoch - so der Sachverständige - deutlich zu gering, als daß sich der Pkw während dieser 2 sec. angenähert haben könnte. Dies gilt insbesondere unter Berücksichtigung des Umstands, daß dieser von hinten angestoßen wurde. Denn die Deformation im rechten Seitenteil läßt angesichts der abnehmenden Deformationstiefe allein den Schluß zu, daß der Lkw gegen die hintere rechte Rückleuchte stieß und am Seitenteil entlang glitt. Hieraus folgt wiederum, daß der Lkw zum Zeitpunkt der Kollision schneller als der Pkw gewesen sein muß. Angesichts der geringen Geschwindigkeit des Lkw bedeutet dies, daß die Geschwindigkeit des Pkw im Kollisionszeitpunkt nahe Null oder gleich Null war. Hiervon ausgehend ist die Zeitspanne von 2 sec. zu kurz, als daß der Pkw der Klägerin in der Lage gewesen wäre, sich von hinten anzunähern, zumindest in gleicher Höhe zum Lkw aufzuschließen und die Geschwindigkeit wieder bis zumindest gegen 0 km/h herabzusetzen. Deshalb kann es aus technischer Sicht nicht anders gewesen sein, als daß der Pkw der Klägerin auf der linken Spur bereits während des Anfahrvorgangs neben dem Lkw war, so daß er bei einem Blick in den Außenspiegel

hätte wahrgenommen werden müssen. Denn es ist - wie der Sachverständige desweiteren im einzelnen ausgeführt hat - ausgeschlossen, daß sich das Fahrzeug der Klägerin etwa direkt hinter dem Lkw befunden haben könnte, da allein für einen Fahrspurwechsel hier ein Zeitbedarf von 3-4 sec. zu veranschlagen ist, so daß diese Möglichkeit auszuschließen hat.

Die technische Begutachtung läßt danach allein die Schlußfolgerung zu, daß das Fahrzeug der Klägerin jedenfalls in jenem Augenblick, als das Führerhaus des Lkw während des Rechtsabbiegens nach rechts schwenkte, im linken Außenspiegel sichtbar gewesen war. Da sowohl dem Zeugen T1 wie auch dem Beklagten zu 1) das Ausschwenken des Heckbereichs des Lkw nach links bekannt war - eine Nichtkenntnis würde auf Fahrlässigkeit beruhen -, waren sie zu dieser Rückschau nach links verpflichtet, um eine Gefährdung von auf der linken Fahrspur befindlichen Fahrzeugen auszuschließen. Hätten sie diese Rückschau tatsächlich gehalten, hätte der Beklagte zu 1) das Fahrzeug der Klägerin wahrnehmen können und müssen sowie den Zeugen T1 zu einem Abbrechen des Abbiegens veranlassen müssen. Die gegenteilige Darstellung des Beklagten zu 1) ist damit widerlegt; die Bekundungen der Zeugen T1 und L, die selbst diese Rückschau vorgenommen haben wollen, ohne das Fahrzeug der Klägerin wahrzunehmen, sind deshalb objektiv unrichtig. 21

2. Ein schuldhaftes Fahrverhalten des Führers des Fahrzeugs der Klägerin ist dagegen nicht erweislich. Die Darstellung der Klägerin, ihr Fahrzeug Daimler Benz habe in der Linksabbiegespur bereits eine geraume Zeit an der roten Lichtzeichenanlage gestanden, als es von dem Lkw von hinten angefahren wurde, kann nicht widerlegt werden. Der Vorwurf schuldhaften Verhaltens nach § 1 Abs. 2 StVO wäre nur dann begründet, wenn festgestellt werden könnte, daß für den Geschäftsführer der Klägerin die Möglichkeit bestanden hätte, gegenüber dem beabsichtigten Fahrmanöver des Lkw zurückzustehen oder diesem das Abbiegen zu ermöglichen. Dies setzt jedoch voraus, daß sich der Führer des Fahrzeugs der Klägerin während des Anfahrvorgangs des Lkw noch hinter diesem befunden hätte (so die Konstellation in der Senatsentscheidung in NZV 1994, 399). Eine solche Fahrzeugstellung hinter oder schräg neben dem Lkw während dessen Anfahrvorgang ist jedoch nicht nur nicht erwiesen; nach dem Ergebnis der technischen Begutachtung ist eine solche Annahme sogar eher fernliegend. Daß der Geschäftsführer der Klägerin die Möglichkeit gehabt hätte, auf das Rechtsabbiegen des Lkw unfallvermeidend zu reagieren, ist danach nicht feststellbar. 22

3. 23

Allerdings hat die Klägerin den Unabwendbarkeitsnachweis nach § 7 Abs. 2 StVG für ihren Fahrzeugführer nicht erbracht. Da sichere Feststellungen zu der Frage, wo sich ihr Fahrzeug während des Anfahrvorgangs des Lkw befunden hat, nicht getroffen werden können, kann die Möglichkeit nicht sicher ausgeschlossen werden, daß der Pkw noch so weit von dem späteren Kollisionsort entfernt war, daß ein Zurückstehen angesichts des zu erwartenden Ausschwenkens des Hecks noch möglich war. 24

Jedoch ergibt die nach § 17 StVG vorzunehmende Abwägung des Maßes der beiderseitigen Unfallverursachung, daß der Verursachungsbeitrag des Beklagten zu 1) deutlich überwiegt. Der Beklagte zu 1) hat durch seine mangelnde Sorgfalt bei der Überwachung des Zeugen T1 bei dem von diesem vorgenommenen, bereits aus sich heraus sehr gefährlichen Fahrmanöver die entscheidende Ursache für den Unfall gesetzt. Der zu Lasten der Klägerin allein zu berücksichtigenden normalen, nicht erhöhten Betriebsgefahr ihres Pkw ist demgegenüber kein haftungsbegründendes Eigengewicht beizumessen. Der Senat hat maßgeblich berücksichtigt, daß die Betriebsgefahr des Lkw bereits für sich ganz besonders hoch zu bewerten ist, da dieser aufgrund seiner konstruktionsbedingten Vorrichtungen beim Rechtsabbiegen heckseitig mit 0,65 m ganz erheblich nach links ausschwenkt, ohne den 25

damit verbundenen Gefahren begegnen zu können, weil dabei wegen des schon abgeschwenkten Führerhauses keine Sichtmöglichkeit für den Lkw-Führer auf das Fahrzeugheck besteht. Von einem solchen Lkw geht somit bereits bei normalem Rechtsabbiegemanöver eine ganz erhebliche Gefährdung für andere Verkehrsteilnehmer aus. Demgegenüber konnte der Betriebsgefahr des Fahrzeugs der Klägerin nur ein geringes Gewicht beigemessen werden, da - bei der Abwägung nach § 17 StVG dürfen nur erwiesene Umstände berücksichtigt werden - hier zu berücksichtigen war, daß dieses Fahrzeug zum Zeitpunkt der Kollision entweder stand oder nur mit ganz geringer Geschwindigkeit geführt wurde.

Angesichts dessen hält es der Senat, ebenso wie das Landgericht, für richtig, die Beklagten den Schaden der Klägerin allein tragen zu lassen. 26

4. 27

Die Angriffe der Berufung bleiben auch ganz überwiegend ohne Erfolg, soweit sie die der Klägerin zugesprochenen Schadenspositionen der Höhe nach angreifen. 28

4.1 29

Auch nach Auffassung des Senates kann die Klägerin Nutzungsausfallentschädigung für die Dauer von 25 Tagen zu je 111,00 DM verlangen. Zwar ist den Beklagten zuzugeben, daß der Schadensgutachter der Klägerin die Reparaturdauer lediglich auf insgesamt 10 Tage veranschlagt hat. Der Streit der Parteien darüber, ob die lange Reparaturdauer vom 11. April bis zum 7. Mai 1996 daraus resultiert - wie die Klägerin behauptet -, daß Kotflügel und Abschlußblech zwar am 12. April 1996 seitens der Reparaturwerkstatt bestellt, jedoch erst am 24. April 1996 geliefert worden sind, kann indes dahinstehen, weil es vorliegend aus Rechtsgründen auf die Umstände der Reparaturzeitverlängerung nicht ankommt. Zwar hat das OLG Düsseldorf in der von den Beklagten angeführten Entscheidung zfs 1984, 298 die Auffassung vertreten, daß eine verzögerte Reparatur nicht zu einem erhöhten Nutzungsausfall führen könne. Bei seiner Abwägung nach Zumutbarkeitsgesichtspunkten und einer Abgrenzung nach Verantwortungsbereichen hat es sich jedoch gegen die allgemeine Meinung gestellt, nach der sich der Geschädigte ein Fehlverhalten seiner Werkstatt nur dann zurechnen lassen muß, wenn beim Geschädigten ein Auswahlverschulden vorliegt, was die Beklagten hier aber nicht behaupten. Diese Grundsätze beziehen sich nicht nur auf dadurch erhöhte Reparaturaufwendungen, sondern auch auf eine erhöhte Nutzungsausfallentschädigung (vgl. Palandt/ Heinrichs, Anhang zu § 249 BGB Rz. 1 i.V.m. § 249 BGB Rdn. 15; Jagusch/Hentschel, § 12 StVG, Rdn. 43 i.V.m. Rdn. 22; Greger, 3. Aufl., Anhang I Rdn. 136 i.V.m. Rdn. 110 und 51). Dieser allgemeinen Auffassung stimmt der Senat zu, zumal dieser auf einer Linie mit der Rechtsprechung des BGH liegt, wonach der Schädiger die Mehrkosten zu tragen hat, die durch unwirtschaftliche oder unsachgemäße Maßnahmen der Werkstatt entstehen (vgl. BGH VersR 1975, 184). 30

4.2 31

Soweit das Landgericht der Klägerin allerdings eine Kostenpauschale von 50,00 DM zugesprochen hat, sieht der Senat keine Veranlassung, von seiner ständigen Praxis abzuweichen und einen höheren Betrag als 40,00 DM zugrunde zulegen. Wie der Senat z.B. in seiner Entscheidung OLGR Hamm 1998, 24, 25 dargelegt hat, besteht aufgrund der Preisentwicklung der vergangenen Jahre kein Anlaß, die dem Unfallgeschädigten zuzubilligende, gem. § 287 ZPO zu schätzende Kostenpauschale auf mehr als 40,00 DM zu erhöhen. Die Berufung der Beklagten hat deshalb wegen des der Klägerin zugesprochenen 32

Mehrbetrages von 10,00 DM nebst hierauf entfallender Zinsen Erfolg.

Die Kostenentscheidung beruht auf § 92 Abs. 2 1. Alt. ZPO. Die Entscheidung zur vorläufigen Vollstreckbarkeit folgt aus den §§ 708 Nr. 10, 711, 713 ZPO. Das Urteil beschwert keine Partei mit mehr als 60.000,00 DM. 33

---